

**PEMANFAATAN TERMINAL ANGKUTAN UMUM REGIONAL
TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH
KOTA PANGKALPINANG**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh :

**DADI MURADI
L4D 004 118**



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diakui oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (Plagiat) dari Tesis orang lain/Institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan rasa penuh tanggung jawab.

Semarang, Desember 2005

DADI MURADI
NIM. L4D004118

**PEMANFAATAN TERMINAL ANGKUTAN UMUM REGIONAL
TERKAIT DENGAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH
KOTA PANGKALPINANG**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh :
DADI MURADI
L4D 004 118

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 20 Desember 2005

Dinyatakan Lulus/Tidak Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, Desember 2005

Pembimbing II

Pembimbing I

Pembimbing Utama

Okto R. Manullang, ST,MT Ir. Y.I. Wicaksono, MS Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

*Walau Kau bakar daun-daunku akan bersemi melebihi dulu
 Aku rumputan kekasih Tuhan
 Di kota-kota disingkirkan namun alam memeliharaiku
 Aku Rumputan tak pernah lupa sembahyang
 Sesungguhnya shalat dan ibadahku hidupku dan matiku
 hanyalah bagi Allah Tuhan sekalian alam
 Pada kambing dan kerbau daun-daun hijau kupersembahkan
 Pada tanah akar kupertahankan agar tak kehilangan asal keberadaan
 Di bumi terendah aku berada tapi dzikirku menggema jagat raya
 La ilaaha illallah Muhammadar Rasulallah
 Aku rumputan kekasih Tuhan seluruh gerakku adalah sembahyang.*

"Sembahyang Rumputan" Oleh: Ahmadan Yossi Herfanda 1992

*Tesis Ini Kupersembahkan Kepada:
 Istri dan anakku tercinta yang selalu setia menemani papa studi di Semarang*



Siantiningsih, S.Si & Dheya Shafarah Salwa

*Kedua orang tuaku:
 Achmad A. Malik (Alm) & Kartini
 Bapak & Ibu Mertuaku:
 Makmud Naktra, SH & Rusiah*

Abstrak

Terminal merupakan sarana transportasi yang digunakan penumpang untuk melakukan pergantian moda angkutan umum, ditinjau dari sistem jaringan, terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Dilihat dari aspek keruangan keberadaan terminal merupakan pusat aktivitas sosial dan ekonomi yang akan berpengaruh kepada perkembangan kawasan sekitarnya. Apabila fungsi terminal dapat berjalan dengan baik maka keberadaan terminal dapat sebagai core activity yang menarik kegiatan-kegiatan lainnya sehingga dapat terjadi pusat pertumbuhan baru di kawasan sekitar terminal. Namun pada kenyataannya banyak terminal-terminal yang telah dibangun oleh pemerintah tidak dapat berfungsi secara maksimal seperti yang terjadi pada terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang. Pembangunan tiga terminal tersebut oleh pemerintah Kota Pangkalpinang bertujuan untuk mengatasi permasalahan transportasi akibat perkembangan aktivitas kota karena status Kota Pangkalpinang menjadi ibukota propinsi. Selain itu, pembangunan ketiga terminal diharapkan dapat memacu pertumbuhan aktivitas baru terutama di wilayah pinggir kota, akan tetapi pada perkembangannya ketiga ini tidak dapat berfungsi dengan maksimal. Penumpang dan pengemudi enggan memanfaatkan terminal. Kondisi ini mengakibatkan aktivitas dan mobilitas di terminal kurang berjalan dengan baik dan membawa dampak kurang berkembangnya aktivitas di sekitar lokasi terminal.

Dari latar belakang di atas maka dilakukan penelitian dengan tujuan untuk mengetahui apakah penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi terminal serta bagaimana arahan pemanfaatan terminal terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah yang sudah dilakukan oleh pemerintah Kota Pangkalpinang. Selain tujuan tersebut di atas penelitian ini mempunyai sasaran untuk mengidentifikasi sistem aktivitas, pola pergerakan, sistem jaringan, pemanfaatan fungsi terminal dan kebijakan serta arah perkembangan Kota Pangkalpinang.

Untuk mencapai tujuan dan sasaran penelitian, metode analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif digunakan untuk menggambarkan kondisi sistem aktivitas, pemanfaatan terminal dan kebijakan pengembangan wilayah. Sedang analisis kuantitatif yaitu analisis skoring, digunakan untuk penilaian terhadap persepsi penumpang dan pengemudi tentang tingkat pelayanan terminal. Untuk arahan pemanfaatan terminal menggunakan analisis SWOT.

Dari hasil analisis, didapat temuan studi penyebab kurang maksimal pemanfaatan fungsi terminal yaitu kondisi sistem aktivitas kota dan pola pergerakan kota yang cenderung terkonsentrasi di pusat kota membuat keberadaan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang kurang menarik bagi penggunaannya, karena jarak terminal yang cukup jauh dari pusat-pusat kegiatan kota. Dilihat dari pemanfaatan fungsi terminal, aspek operasional dan kondisi fisik terminal kurang memadai serta kurang didukung oleh sistem transportasi secara keseluruhan. Tingkat aksesibilitas terminal yang kurang baik seperti lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama, kurangnya keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal serta terbatasnya jumlah trayek antar kota yang masuk ke terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal. Berdasarkan persepsi para penumpang dan pengemudi angkutan yang menggunakan jasa terminal menunjukkan bahwa tingkat pelayanan dan fasilitas terminal kurang memadai, lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama dan lemahnya penegakkan hukum membuat fungsi terminal kurang maksimal. Sedangkan dilihat dari kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang, keberadaan lokasi ketiga terminal ini kurang sinergi dengan kebijakan yang ada. Kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang di arahkan ke bagian timur dan barat kota, sedangkan lokasi terminal terletak pada bagian utara dan selatan kota. Namun bila dilihat dari kecenderungan arah perkembangan kota, keberadaan ketiga terminal sangat strategis dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang.

Dari hasil analisis penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal maka arahan pemanfaatan terminal adalah melakukan optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan terminal diantaranya dengan perbaikan kondisi fisik terminal, peningkatan sistem lalu lintas dan penegakan hukum. Selain itu pemerintah Kota Pangkalpinang perlu membuat kebijakan pengembangan wilayah yang dapat mendorong percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama sekali di sekitar kawasan ketiga terminal. Kebijakan mendorong percepatan pembangunan di sekitar kawasan terminal tersebut sebagai upaya mempercepat pertumbuhan kawasan terutama di wilayah pinggir kota sehingga penumpukan aktivitas di pusat kota menjadi terpecah dan keberadaan terminal sebagai pusat kegiatan baru di wilayah pinggir kota dapat berjalan secara maksimal.

Kata Kunci: Terminal, Pengembangan Wilayah.

Abstract

Terminal is a medium of transportation used by a passenger to do commutation of moda public transport, evaluated from network system, terminal function is a supporter of fluency of people mobilization and current of goods and also place of solidarity intra and usher moda fluently and orderly. Seen from spatial aspect, the existence of terminal represent center of social and economic activity to have an effect on to its ambient growth. If function of ambulatory terminal have better, hence the existence of terminal earn as core activity drawing other activity so that can be happened a center of new growth in area of terminal. But practically a lot of terminal which have been built by government cannot function maximally, such as those which became regional public transport terminal in Pangkalpinang City. Development of three terminal by the government of Pangkalpinang City aim to overcome problems of transportation cause effect of growth of town activity because status of Pangkalpinang City become provincial capital. Beside that, development of three terminal expected can race growth of a new activity especially in region of town periphery, however the terminal cannot function maximally, passenger and driver shy at to use terminal. This condition make activity and mobility in terminal less walk better and bring impact less expand activity around the terminal location.

From above background hence done a research as a mean to know what cause less be maximal exploiting a function of terminal and also how instruction of exploiting of terminal related with regional development policy have done by the government of Pangkalpinang City. Besides above mentioned target, this research have target to identify of activity system, movement pattern, network system, exploiting function of terminal, policy and also instruct growth of Pangkalpinang City.

To reach target and research target, method of analysis used qualitative and quantitative analysis. Qualitative analysis used to draw condition of activity system, exploiting of terminal and regional development policy. analysis of quantitative medium that is scoring analysis, used for assessment to perception of passenger and driver about level of terminal service. For instruction of exploiting of terminal use SWOT analysis.

From result of analysis get the cause of study finding less be maximal of terminal function exploiting. they are town movement pattern and town activity system condition which tend to concentration in downtown make existence regional of public transport terminal in Pangkalpinang City lose looks for its consumer, because terminal distance which enough far from centre of activities town. Seen from terminal function exploiting, terminal physical condition and operational aspect less be adequate and also less be supported by the transportation system as a whole. Mount level of accesibility like too especial terminal location off street, lack of related terminal with local system transit and also the limited intercity route amount which step into terminal make a terminal function less be maximal. Pursuant to perception of all transportation driver and passenger using terminal service indicate that terminal facility and service level less be adequate especial terminal location off street and its weakness enforcer punish to make terminal function less be maximal. While seen from regional development policy of Pangkalpinang City, the existence of three terminal location less synergy with existing policy. Regional Development policy of Pangkalpinang City is in pointing at a part of town west and east, while terminal location lay in town south and upstate. But if seen from tendency instruct town growth, the existence of three terminal are very strategic and have prospect to expand a period of coming.

Result of analysis the cause less be its maximal a function of terminal hence instruction of exploiting of terminal is do optimalitation the function of terminal by improve a service of terminal among other things with repair a condition of terminal physical, improve the system of traffic and straightening of law. Beside that, the government of Pangkalpinang City require to make regional development policy which can push acceleration of development various type of medium service socialize particularly around the area of terminal. The policy push acceleration of development around area of terminal mentioned as by a effort quicken growth of area especially in region of periphery of town so that heaping of activity in downtown become broken and the existence of terminal as new centre of activities in region periphery of ambulatory town can be maximally.

Keyword: Terminal, Regional Development.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian	8
1.3.1 Tujuan Penelitian	8
1.3.2 Sasaran Penelitian	8
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	9
1.4.1 Ruang Lingkup Substansi	9
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	10
1.5 Kerangka Pemikiran	12
1.6 Metode Penelitian.....	14
1.6.1 Kebutuhan Data	15
1.6.2 Teknik Pengumpulan Data	16
1.6.3 Teknik Pengambilan Sample	16
1.6.4 Metode dan Alat Analisis	18
1.7 Sistematika Penulisan Penelitian	20

BAB II SISTEM TRANSPORTASI DAN PERAN TERMINAL DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH

2.1 Transportasi	22
2.1.1 Sistem Kegiatan	23
2.1.2 Sistem Jaringan	24
2.1.3 Sistem Pergerakan	25
2.2 Struktur Kota	28
2.2.1 Hubungan Tata Ruang Kota dan Transportasi	29
2.2.2 Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan	30
2.3 Terminal	30
2.3.1 Definisi dan Fungsi Terminal.	30
2.3.2 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang	35
2.3.3 Jenis Terminal	38
2.3.4 Ketentuan Terminal Angkutan Penumpang	38
2.4 Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah	41

2.5 Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah	42
2.6 Ringkasan Teori	43

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH DAN SISTEM TRANSPORTASI DI KOTA PANGKALPINANG

3.1 Tinjauan Umum Kota Pangkalpinang	47
3.1.1 Kedudukan Kota Pangkalpinang	47
3.1.2 Fungsi dan Peran Kota Pangkalpinang	48
3.2 Kondisi Fisik Alam	49
3.2.1 Letak Geografis	49
3.2.2 Topografi	50
3.3 Karakteristik Penduduk	52
3.3.1 Jumlah Penduduk	52
3.3.2 Distribusi dan Kepadatan Penduduk	54
3.4 Kondisi Perekonomian Kota Pangkalpinang	54
3.4.1 Laju Pertumbuhan Ekonomi	54
3.4.2 Kegiatan Ekonomi	56
3.5 Kondisi Sistem Transportasi	58
3.5.1 Sistem Transportasi	58
3.5.2 Transportasi Darat	59
3.5.3 Transportasi Laut	65
3.5.4 Transportasi Udara	66
3.6 Tinjauan Umum Terminal di Kota Pangkalpinang	68
3.6.1 Terminal Angkutan Umum Dalam Kota	68
3.6.2 Terminal Selindung	69
3.6.3 Terminal Girimaya	72
3.6.4 Terminal Kampung Keramat	74

BAB IV ANALISIS PENYEBAB KURANG MAKSIMALNYA PEMANFAATAN FUNGSI TERMINAL

4.1 Analisis Sistem Aktivitas	77	
4.1.1 Analisis Penggunaan Lahan	82	
4.1.2 Analisis Kependudukan dan Sosian Ekonomi	87	
4.2 Analisis Pola Pergerakan	89	
4.2.1 Analisis Pergerakan Internal	93	
4.2.1.1 Pengguna Moda	108	
4.2.1.2 Maksud Perjalanan	109	
4.2.2 Analisis Pergerakan Eksternal dan Pengguna Angkutan Umum	110	
4.2.3 Analisis Asal Tujuan Pergerakan Melalui Terminal	115	
4.2.3.1 Maksud Perjalanan Melalui Terminal	120	
4.2.3.2 Waktu dan Biaya Perjalanan	121	
4.3 Analisis Sistem Jaringan	121	
4.3.1 Analisis Kondisi Jaringan Jalan.....	122	4.3.2
Analisis Jaringan Angkutan Umum	125	
4.4 Analisis Pemanfaatan Terminal	127	

4.4.1 Analisis Lokasi Terminal	127
4.4.2 Analisis Aksesibilitas Terminal	129
4.4.3 Analisis Sistem Sirkulasi Lalu Lintas Terminal	140
4.4.4 Analisis Fasilitas Utama dan Penunjang Terminal	145
4.5 Analisis Persepsi Pengguna	152
4.5.1 Penilaian Terhadap Persepsi Penumpang	153
4.5.2 Penilaian Terhadap Persepsi Pengemudi	160
4.6 Analisis Kebijakan dan Arah Pengembangan Wilayah	164
4.6.1 Analisis Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkalpinang	164
4.6.2 Analisis Strategi Pengembangan Wilayah	169
4.6.3 Analisis Kecenderungan Arah Pengembangan Kota Pangkalpinang	174
4.7 Analisis Penyebab Kurang Maksimalnya Pemanfaatan Fungsi Terminal	177
BAB V ARAHAN PEMANFAATAN TERMINAL	
5.1 Analisis SWOT	182
5.2 Analisis Faktor Internal	182
5.2.1 Kekuatan	182
5.2.2 Kelemahan	183
5.3 Analisis Faktor Eksternal	185
5.3.1 Peluang	186
5.3.2 Ancaman	189
5.4 Matrik SWOT	190
5.5 Arahan Pemanfaatan Terminal	192
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
6.1 Kesimpulan	198
6.2 Rekomendasi	202
6.2.1 Rekomendasi untuk Pemerintah	202
6.2.2 Rekomendasi untuk Studi Lanjut	203
DAFTAR PUSTAKA	205
LAMPIRAN	207

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan ruang perkotaan merupakan suatu proses perubahan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lain dalam waktu yang berbeda. Soroton perubahan keadaan tersebut biasanya didasarkan pada waktu yang berbeda dan untuk analisis ruang yang sama. Dalam hal ini pengertiannya dapat menyangkut suatu proses yang berjalan secara alami atau dapat menyangkut suatu proses perubahan yang berjalan artifisial dengan campur tangan manusia yang mengatur arah perubahan tersebut (Hendro, 2001:91)

Berkembangnya suatu kota, pasti berpengaruh terhadap pola kehidupan masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan. Perencanaan tata ruang kota selalu akan merupakan proses dinamis yang menerus dan berkesinambungan, yang didalamnya mengandung pengertian bahwa peluang perubahan kebijakan harus selalu ditampung dan dilakukan perubahan pada setiap saat diperlukan (Budiharjo, 1997). Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi, ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang dengan ruang kegiatan yang lainnya (Tamin, 1997). Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang.

Sistem transportasi yang baik merupakan salah satu kebutuhan yang penting dalam menunjang perkembangan dan kelancaran aktivitas sosial ekonomi suatu kota, transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota juga mencerminkan kelancaran kegiatan

perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk terkendalinya keseimbangan antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem kelembangan. Sistem transportasi kota merupakan satu kesatuan dari pada elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan. Komponen-komponen transportasi menurut Morlock (Miro,1997:5) adalah manusia dan barang (yang diangkut), kendaraan dan peti kemas (alat angkut), jalan (tempat alat angkut bergerak), terminal (tempat memasukan dan mengeluarkan yang diangkut oleh alat angkut) dan sistem pengoperasian (yang mengatur keempat komponen di atas).

Sedangkan menurut Menheim (dalam Miro, 1997:5) membatasi komponen utama transportasi adalah jalan, terminal dan sistem pengoperasian. Dimana ketiganya terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia dan barang.

Dari ketiga komponen tersebut yang menjadi perhatian selain jalan adalah terminal. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib.

Kebutuhan terminal bagi suatu kota dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang juga dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan, sistem jaringan jalan. Sebagai fasilitas *transfer* (perpindahan) lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tata ruang kota untuk menjamin terciptanya struktur kota yang baik dan harus sesuai dengan keinginan pengguna untuk menjamin pemanfaatan terminal tersebut secara optimal. Selain itu keberadaan terminal diharapkan dapat mampu memacu perkembangan dan pertumbuhan wilayah suatu kota.

Kota Pangkalpinang merupakan salah satu daerah otonomi yang letaknya di Pulau Bangka Belitung. Kota Pangkalpinang merupakan daerah yang strategis ditinjau dari sudut geografisnya, dalam kaitannya dengan pembangunan nasional dan pembangunan daerah di

Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Berdasarkan Undang-Undang nomor 27 tahun 2000 tentang Pembentukan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, Kota Pangkalpinang ditetapkan sebagai ibukota propinsi, dengan ditetapkannya Kota Pangkalpinang sebagai ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung akan membawa konsekuensi pada perubahan kebijakan struktur dan pola pemanfaatan ruang, meliputi perubahan strategi, arahan pengembangan kawasan serta perubahan kebijakan pengembangan sistem kegiatan pembangunan, sistem permukiman pedesaan dan perkotaan, kebijakan pengembangan sistem prasarana transportasi dan lain-lain.

Peran Kota Pangkalpinang sebagai ibukota propinsi maupun sebagai kota otonom saat ini menuntut kesiapan kota untuk menampung segala aktivitas yang berlangsung didalamnya. Letak wilayah Kota Pangkalpinang yang cukup strategis ini menyebabkan Kota Pangkalpinang merupakan salah satu simpul kegiatan perekonomian di Kepulauan Bangka Belitung. Karena posisi tersebut, pola pergerakan yang ada di Kota Pangkalpinang tidak hanya dipengaruhi oleh arus lokal tetapi juga sangat dipengaruhi oleh arus regional sehingga perlu dilakukan manajemen lalu lintas yang efektif dan efisien.

Sistem transportasi yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang adalah transportasi darat, laut dan udara. Keberadaan jaringan transportasi tersebut pada hakekatnya adalah untuk mengoptimalkan pergerakan barang, orang dan jasa antar wilayah. Sarana transportasi dalam wilayah Kota Pangkalpinang dilayani oleh angkutan umum yang dibedakan menjadi dua kategori yaitu angkutan orang dan barang. Selain angkutan umum dalam kota, sarana transportasi menuju luar Kota Pangkalpinang dilayani oleh angkutan umum luar kota yaitu bus dan mobil colt mini, masing-masing menuju ke arah utara Kota Pangkalpinang yaitu Kota Sungailiat (Kabupaten Bangka Induk), kemudian ke arah barat Kota Pangkalpinang yaitu Kota Mentok (Kabupaten Bangka Barat) dan ke arah selatan Kota Pangkalpinang yaitu Koba dan Toboali (Bangka Tengah dan Selatan).

Pada awalnya seluruh angkutan umum, baik dari dalam maupun luar kota memanfaatkan terminal induk yang terletak di pusat Kota Pangkalpinang untuk menaikkan

maupun menurunkan penumpang, namun karena meningkatnya aktivitas dan kegiatan transportasi di Kota Pangkalpinang, keberadaan terminal tersebut sudah tidak layak lagi sebagai terminal induk, karena kapasitasnya sudah tidak sesuai lagi dengan ruang terminal dan keberadaan terminal induk yang ada di pusat kota menimbulkan kemacetan pada setiap jalan pusat kota.

Untuk mengantisipasi permasalahan tersebut, pada tahun 1998 pemerintah Kota Pangkalpinang mengganti terminal induk tersebut dengan membangun tiga terminal angkutan umum regional untuk menampung seluruh angkutan umum dari luar kota dan angkutan pedesaan. Pemerintah kota membangun tiga terminal baru yang terletak di wilayah pinggiran kota dan merupakan perbatasan Kota Pangkalpinang dengan kabupaten lain yang ada di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Terminal tersebut yaitu pertama terminal Kampung Keramat, terletak di Jalan Mentok Kecamatan Rangkui bagian Barat Daya kota. Kedua terminal Girimaya terletak di Kecamatan Bukit Intan bagian Selatan kota dan ketiga, terminal Selindung terletak di bagian utara kota tepat di Kecamatan Pangkalbalam. Selain untuk memecahkan permasalahan transportasi di Kota Pangkalpinang, pemindahan lokasi terminal ke wilayah perbatasan kota dengan tujuan untuk pemerataan pembangunan dan perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pangkalpinang, bahwa strategi pengembangan struktur tata ruang wilayah di Kota Pangkalpinang yaitu menjadikan pusat pertumbuhan baru sebagai prioritas pembangunan dan akan menjadi arah pengembangan wilayah dari Kota Pangkalpinang. Dari strategi diatas maka konsep pemanfaatan ruang kota wilayah Kota Pangkalpinang adalah :

1. Konsentrasi daerah perkotaan tetap akan beralokasi di Kecamatan Rangkui, Bukit Intan dan Taman Sari.
2. Menjadikan Kecamatan Bukit Intan menjadi kawasan pusat pemerintahan propinsi sebagai pusat kegiatan baru untuk Pangkalpinang bagian timur dengan melengkapi sarana dan prasarana di dalam dan di sekitar kawasan

3. Kawasan Pantai Pasir Padi dikembangkan sebagai kawasan wisata terpadu yang berorientasi pada pengembangan ekowisata yang dilengkapi dengan fasilitas modern, namun tetap memperhatikan kelestarian eksisting dengan meminimalkan perubahan tutupan lahan.
4. Memberikan fungsi lindung dan kegiatan budidaya terbatas pada lokasi-lokasi tertentu di kawasan lindung setempat untuk sempadan sungai dan pantai.
5. Kawasan industri di Bukit Intan di peruntukan terutama untuk berbagai industri pengolahan.
6. Pengembangan kegiatan perikanan laut untuk dikelola secara intensif.
7. Kawasan pemukiman diarahkan di Kecamatan Gerunggang dan Bukit Intan bagian selatan.

. Namun apakah strategi dan kebijakan pengembangan wilayah yang sudah dibuat ini, dapat mendukung keberadaan ketiga terminal yang sudah dibangun. Karena pada perkembangannya keberadaan terminal tersebut kurang berfungsi dengan baik, kebanyakan angkutan umum yang berasal dari luar Kota Pangkalpinang tidak lagi masuk ke dalam terminal untuk menurunkan maupun menaikkan penumpang akan tetapi dilakukan di pinggir-pinggir jalan utama atau persimpangan jalan masuk ke terminal. Berdasarkan data, jumlah penumpang yang melalui ketiga terminal tersebut selalu mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2001 total jumlah angkutan umum penumpang yang masuk ketiga terminal sebesar 1.284.208 sedangkan untuk total jumlah penumpang yang masuk ke terminal pada tahun 2003 sebesar 506.096 atau mengalami penurunan hampir 60 %. (Pangkalpinang dalam Angka Tahun 2003).

Belum maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang telah dibangun pemerintah Kota Pangkalpinang membuat perkembangan aktivitas dan kegiatan yang ada di sekitar terminal tidak berjalan dengan baik, sepiunya aktivitas yang ada di ketiga terminal ini membuat bangunan-bangunan seperti ruko, tempat karcis, toilet dan sarana air bersih

terbengkalai dan tidak terurus, hal ini bila terus dibiarkan akan menjadi suatu permasalahan yang tidak hanya pada keadaan fisik terminal saja, akan tetapi berpengaruh juga pada perkembangan aktivitas disekitar terminal yang membawa dampak terhadap perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang. Oleh karena itu melalui studi ini, akan dikaji tentang pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang telah dibangun oleh pemerintah Kota Pangkalpinang, dengan melihat tingkat pelayanan dan faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan terminal serta yang paling penting adalah apakah keberadaan ketiga terminal ini sudah didukung oleh kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang karena aktivitas terminal tidak terlepas dari kebijakan pembangunan suatu kota. Studi ini perlu dilakukan karena bagi pemerintah Kota Pangkalpinang keberadaan ketiga terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan baik bersifat manfaat (*benefit*) maupun keuntungan keuangan atau ekonomi. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber distribusi, pemungutan restribusi dan pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah, sedang dari aspek pembangunan dan kewilayahan keberadaan terminal tersebut diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi dan perkembangan di wilayah sekitarnya.

1.2 Rumusan Masalah

Peningkatan aktivitas di Kota Pangkalpinang seiring dengan meningkatnya status Kota Pangkalpinang menjadi ibukota propinsi perlu didukung oleh kemampuan sistem transportasi yang baik, karena Kota Pangkalpinang merupakan pintu gerbang arus pergerakan baik orang maupun barang yang datang ke Propinsi Kepulauan Bangka Belitung.

Pembangunan ketiga terminal angkutan umum regional yang dilakukan oleh pemerintah Kota Pangkalpinang diharapkan akan mampu memberikan solusi terhadap masalah-masalah yang muncul akibat perkembangan kegiatan transportasi di Kota Pangkalpinang, selain itu

karena lokasi pembangunan ketiga terminal ini di wilayah pinggir kota dan merupakan wilayah perbatasan, keberadaan terminal diharapkan mampu untuk memacu perkembangan wilayah tersebut, namun seiring dengan perkembangannya setelah ketiga terminal tersebut dibangun dan difungsikan, kebanyakan pengguna angkutan umum tidak memanfaatkan terminal tersebut dengan baik, sehingga membuat perkembangan aktivitas yang ada di terminal kurang maksimal.

Bila dikaitkan kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) menunjukkan bahwa belum adanya keterpaduan antara kebijakan pengembangan kota dengan lokasi keberadaan terminal. Kebijakan pengembangan wilayah kota diarahkan ke timur dan barat Kota Pangkalpinang dengan menempatkan kawasan permukiman dan kawasan perkantoran Propinsi Kepulauan Bangka Belitung di Kecamatan Bukit Intan dan Gerunggang, sedangkan keberadaan ketiga terminal angkutan umum regional terletak di arah utara dan selatan Kota Pangkalpinang. Disamping itu timbulnya penolakan pengguna angkutan umum dalam kota dan angkutan umum yang berasal dari luar Kota Pangkalpinang untuk menggunakan terminal tersebut mengakibatkan bangunan terminal yang sudah dibangun sedemikian baik menjadi terbengkalai dan terkesan tidak terurus, bangun-bangun seperti toilet, tempat karcis, sarana air bersih menjadi tidak terurus sehingga tidak menutup kemungkinan akan rusak karena tidak pernah digunakan.

Memperhatikan permasalahan yang terjadi, maka dapat dibuat rumusan permasalahan yang disusun dalam bentuk pertanyaan penelitian (*research question*) sebagai berikut:

- 1. Apakah yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang ?**
- 2. Bagaimana arahan pemanfaatan terminal angkutan umum regional tersebut, terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang ?**

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah tersebut di atas, tujuan studi ini adalah untuk mengkaji penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang dan memberikan arahan pemanfaatan agar dapat berfungsi dengan maksimal terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang.

1.3.2 Sasaran Penelitian

Untuk mencapai tujuan seperti yang telah disebutkan maka sasaran-sasaran dalam penulisan penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan untuk mengetahui pola pergerakan orang.
2. Mengidentifikasi pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang telah dibangun, untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal tersebut.
3. Mengidentifikasi kebijakan dan arah pengembangan Kota Pangkalpinang.
4. Menganalisis penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional berdasarkan pola pergerakan, tingkat pelayanan, serta kebijakan dan arah pengembangan Kota Pangkalpinang.
5. Memberikan arahan pemanfaatan terminal agar dapat berfungsi secara maksimal sehingga dapat mendukung perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan pada tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini, maka ruang lingkup yang akan dibahas dibatasi pada ruang lingkup substansi dan ruang lingkup wilayah.

1.4.1 Ruang Lingkup Subtansi

Ruang lingkup substansi yang digunakan pada penulisan penelitian ini mengenai penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang. Untuk membuktikan penyebab tersebut, pada penelitian ini dibatasi pada pembahasan sebagai berikut:

1. Kondisi sistem aktivitas yang dibahas dibatasi pada aktivitas perekonomian, aktivitas penggunaan lahan dan kependudukan.
2. Untuk pemanfaatan fungsi terminal dibahas untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal, berdasar pada persepsi penumpang dan pengemudi angkutan umum.
3. Sedangkan untuk kebijakan pengembangan wilayah yang akan dibahas adalah strategi pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang dan kecenderungan arah pengembangan kota dari tahun 1945 sampai dengan tahun 2005.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian terdiri dari wilayah makro dan wilayah mikro yaitu:

1. Wilayah Makro

Wilayah yang dijadikan objek studi adalah Kota Pangkalpinang yang merupakan tempat dibangun ketiga terminal angkutan umum regional.

2. Wilayah Mikro

Sedangkan wilayah mikro adalah:

1. Terminal Selindung, terletak di Jalan Komala di Kelurahan Selindung Baru Kecamatan Pangkalbalam yang merupakan batas antara Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Induk.
2. Terminal Kampung Keramat, terletak di Jalan Mentok Kelurahan Kampung Keramat Kecamatan Rangkui yang merupakan perbatasan Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Tengah dan arah sebelah barat Kota Pangkalpinang.

3. Terminal Girimaya yang terletak di Jalan Girimaya Kelurahan Girimaya Kecamatan Bukit Intan atau arah sebelah selatan dari Kota Pangkalpinang.

Ruang lingkup wilayah studi dapat dilihat pada gambar peta lingkup ' studi.

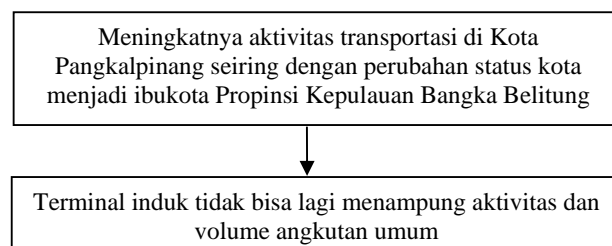
1.5 Kerangka Pemikiran

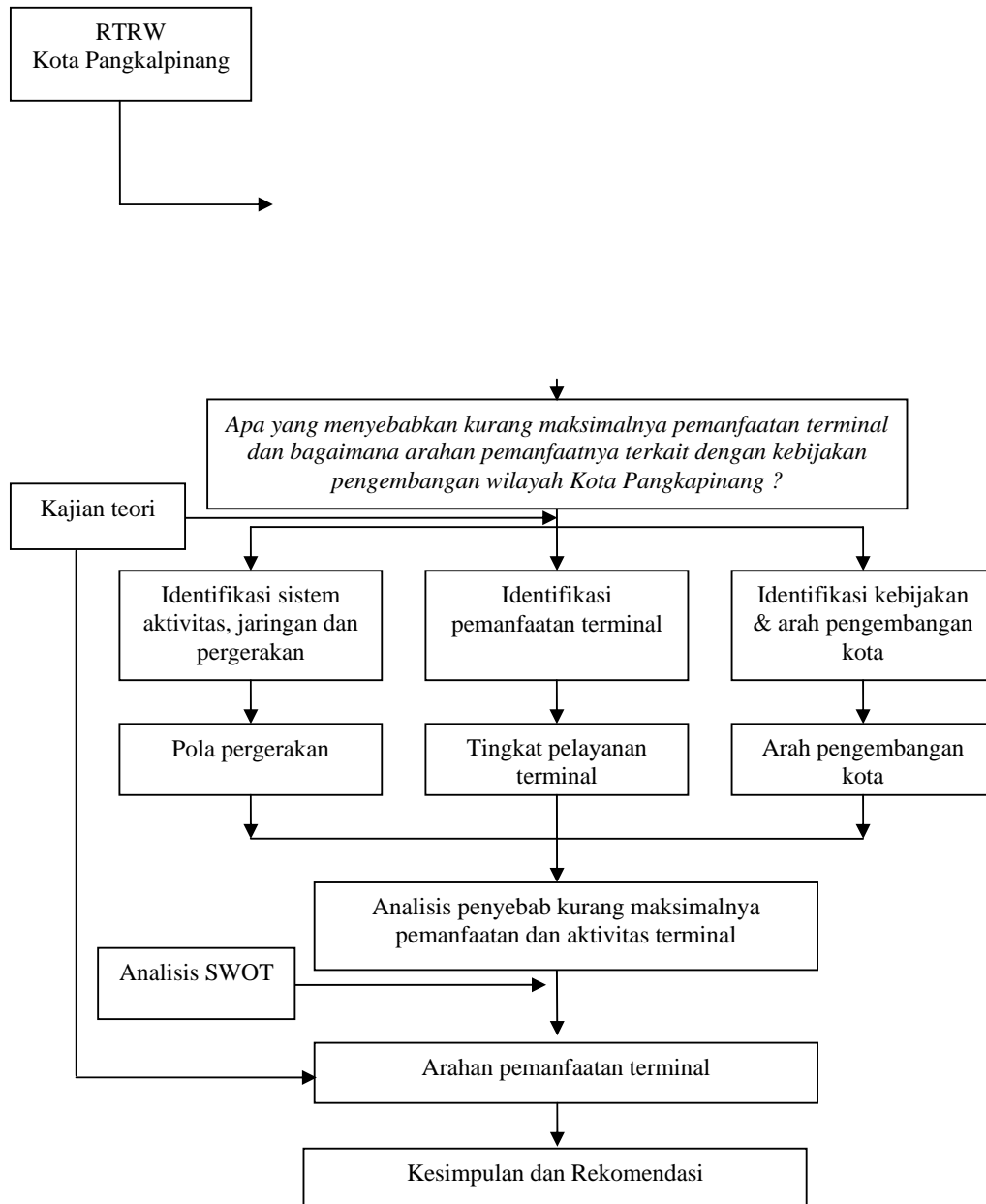
Kajian dan arahan pemanfaatan terminal terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang ini dilatar belakangi oleh perkembangan Kota Pangkalpinang setelah ditetapkan sebagai ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, sehingga membawa konsekuensi pada kebijakan pengembangan sistem kegiatan pembangunan terutama pada bidang transportasi.

Pembangunan terminal angkutan umum regional dipergunakan untuk menampung angkutan pedesaan dan angkutan umum dari luar Kota Pangkalpinang akibat tidak tertampung lagi oleh terminal induk yang terletak di pusat kota yang sekarang diubah menjadi pusat perbelanjaan. Selain itu pembangunan ketiga terminal ini juga diharapkan dapat mendukung dan memacu pertumbuhan serta perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang terutama wilayah sekitar terminal, akan tetapi pada perkembangannya terminal yang telah dibangun tidak berfungsi secara maksimal dikarenakan keengganan pengguna angkutan umum untuk menggunakan terminal, sehingga membuat aktivitas terminal yang tidak berjalan dengan maksimal.

Dengan melakukan identifikasi terhadap sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan diperoleh pola pergerakan orang maupun barang di wilayah Kota Pangkalpinang, selain itu dilakukan identifikasi pemanfaatan terminal serta kebijakan dan arah pengembangan kota sehingga diperoleh tingkat pelayanan dan arah pengembangan kota. Dari pola pergerakan, tingkat pelayanan dan arah pengembangan kota kemudian dilakukan analisis untuk mengetahui penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi dari ketiga terminal angkutan umum regional tersebut. Dari hasil ini kemudian direkomendasikan arahan pemanfaatan terminal sehingga keberadaan terminal tersebut dapat mendukung perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang. Untuk lebih jelas kerangka pemikiran dapat dilihat pada gambar 1.2.

KERANGKA PEMIKIRAN





GAMBAR 1.2
KERANGKA PEMIKIRAN

1.6 Metode Penelitian

Menurut M. Nazir (2003:51-52), metode penelitian merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilaksanakan dalam suatu penelitian. Prosedur memberikan kepada peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat ukur apa yang akan diperlukan dalam melaksanakan penelitian.

1.6.1 Kebutuhan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer merupakan data yang didapat dari sumber pertama, baik individu atau kelompok seperti hasil wawancara atau hasil pengisian kuisioner yang dilakukan peneliti. Dalam penelitian ini data primer terdiri dari data mengenai kondisi sosial ekonomi, asal tujuan pergerakan, tanggapan penumpang dan operator kendaraan angkutan umum mengenai tingkat pelayanan terminal serta data tentang kebijakan dan arah pengembangan Kota Pangkalpinang yang melalui wawancara dengan pejabat pemerintah Kota Pangkalpinang.

Sedangkan data sekunder diperoleh dari berbagai instansi seperti Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, BPS, serta instansi lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Data sekunder terdiri dari data yang berkaitan dengan gambaran umum wilayah studi, kependudukan, sistem jaringan transportasi kota, kondisi sosial budaya serta data/dokumen kebijakan dan lain-lain.

Adapun kebutuhan data yang diperlukan dalam penelitian ini selengkapnya dapat diuraikan dalam tabel I.1 berikut:

TABEL I.1
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

No	Unsur yang dilihat	Variabel	Indikator	Sumber Data
----	--------------------	----------	-----------	-------------

1	Kondisi sistem aktivitas, sistem jaringan dan sistem pergerakan	<ul style="list-style-type: none"> • Pola dan struktur jaringan jalan • Pola pergerakan penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tata guna lahan ✓ Jumlah penduduk ✓ Sebaran kepadatan penduduk ✓ Sosial ekonomi ✓ Jenis jaringan jalan ✓ Klasifikasi jaringan jalan ✓ Asal dan tujuan pergerakan ✓ Rute trayek angkutan umum 	<ul style="list-style-type: none"> • Data primer <ul style="list-style-type: none"> ✓ Observasi visual ✓ Kuisioner ✓ Wawancara • Data sekunder <ul style="list-style-type: none"> ✓ BPS ✓ Bappeda ✓ DLAJ ✓ Dinas PU ✓ Dinas Perhubungan
2	Terminal	Tingkat pelayanan terminal	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lokasi terminal ✓ Aksesibilitas ✓ Sirkulasi lalu lintas ✓ Fasilitas utama terminal ✓ Fasilitas penunjang terminal 	<ul style="list-style-type: none"> • Data primer <ul style="list-style-type: none"> ✓ Observasi visual ✓ Kuisioner ✓ Wawancara • Data sekunder <ul style="list-style-type: none"> ✓ Bappeda ✓ DLAJ ✓ Dinas PU
3	Kebijakan dan arah pengembangan kota	Arah pengembangan kota	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rencana tata ruang wilayah ✓ Rencana strategis daerah ✓ Program pembangunan daerah ✓ Kebijakan pembangunan kota 	<ul style="list-style-type: none"> • Data primer <ul style="list-style-type: none"> ✓ Wawancara • Data sekunder <ul style="list-style-type: none"> ✓ Bappeda ✓ DLAJ ✓ Dinas PU ✓ Setda

Sumber : Hasil Analisis 2005

1.6.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dari suatu penelitian, secara umum dibagi menjadi dua, yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer merupakan pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti secara langsung kepada objek penelitian di lapangan, baik melalui pengamatan (*observasi*) langsung maupun wawancara

(*interview*) serta penyebaran angket/kuisisioner, sedangkan pengumpulan data sekunder dilakukan peneliti dengan cara tidak langsung ke objek penelitian tetapi melalui penelitian terhadap dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian (Singarimbun, 1989).

1.6.3 Teknik Pengambilan Sampel

Dalam penelitian ini diperlukan pengambilan data melalui metode survei. Survei data primer dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner kepada penumpang dan pengemudi angkutan umum yang menggunakan terminal dengan jumlah sampel sesuai dengan tata cara pengambilan sampel yang proporsional. Semua penumpang dan pengemudi yang menggunakan ketiga terminal ini mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel atau responden dalam penelitian ini.

Cara pengambilan sampel dilakukan secara acak atau random, sehingga semua subjek didalam populasi dianggap sama. Dengan demikian setiap subjek mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel. Menurut Iqbal (2002:61) salah satu cara dalam pengambilan jumlah sampel dapat digunakan rumus:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n = ukuran sampel,

N = ukuran populasi

e = persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir/diinginkan.

Berdasarkan data rata-rata perhari jumlah penumpang dan pengemudi angkutan umum yang menggunakan terminal yaitu (N) 1475 untuk penumpang dan pengemudi 513, (Sumber : Pangkalpinang dalam Angka, 2003), dengan persentase kelonggaran ketidaktelitian pengambilan sampel (e) sebesar 5 %, dari rumus di atas maka jumlah sampel dalam penelitian adalah:
sampel penumpang:

$$n = \frac{1475}{1 + 1475 (0,05)^2}$$

$$n = 314,667 \approx 315$$

sedangkan untuk sampel pengemudi:

$$n = \frac{513}{1 + 513 (0,05)^2}$$

$$n = 224,753 \approx 225$$

1.6.4 Metode dan Alat Analisis

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode gabungan antara kuantitatif dan kualitatif. Teknik kuantitatif dipergunakan untuk mengukur data berupa angka atau bentuk kualitatif yang diangkakan berkenaan dengan pola pergerakan, sistem aktivitas dan tingkat pelayanan terminal. Sedangkan teknik kualitatif digunakan untuk menjelaskan dan mengetahui hal-hal yang tidak bisa dijelaskan secara kuantitatif. Dalam hal ini digunakan untuk menjelaskan kondisi di wilayah studi dan penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal.

Analisis kualitatif berupa (a) *deskriptif* yaitu keadaan objek studi melalui uraian, pengertian ataupun penjelasan-penjelasan baik terhadap analisis terukur maupun tidak terukur dan (b) *normatif* yaitu analisis terhadap keadaan yang seharusnya mengikuti suatu aturan atau pedoman ideal maupun landasan hukum atau lainnya. Analisis digunakan untuk memberikan

gambaran atau penjelasan verbal terhadap informasi, gambar skema dan lain-lain berkenaan dengan tata guna lahan, sistem jaringan dan kebijakan serta arah pengembangan Kota Pangkalpinang.

1.6.4.1 Analisis Skoring

Untuk melihat tingkat pelayanan terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang penulis menentukan beberapa variabel yang dipakai. Variabel-variabel dimaksud ditinjau berdasarkan sudut pandang penumpang, dan pengemudi angkutan umum antara lain adalah. Lokasi terminal, aksesibilitas, fasilitas utama terminal dan fasilitas penunjang terminal. Variabel ini akan dijadikan dasar dalam pembuatan kuisioner.

Dalam penelitian ini skala kategori penilaian dan pembobotan yang ditentukan untuk beberapa pertanyaan dalam kuisioner, agar dapat dengan mudah untuk dianalisa dan disimpulkan sesuai dengan yang dikemukakan, maka penyebaran nilai-nilai tersebut perlu diringkas dalam suatu frekuensi dengan tidak mengurangi obyektivitas hasil penelitian, yaitu dengan suatu daftar yang membagi data ke dalam tiga kategori.

Dengan sistem tersebut di atas pada hasil akhir penilaian dapat diketahui sebagai hasil penjumlahan. Untuk memudahkan memberikan ukuran penilaian maka nilai skor yang sudah dikonversikan ke dalam rentang besar nilai berdasarkan pengklasifikasian nilai. Interval kelas dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$I = \frac{R}{N}$$

Sumber : Sudjana 1992:47

Keterangan : I = Lebar Interval Kelas

R = (Rentang) Skor Tertinggi – Skor Terendah

N = Jumlah Kelas/Klasifikasi

1.6.4.2 Analisis SWOT

Pada penelitian ini analisis SWOT digunakan untuk menghasilkan alternatif strategi arahan pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang dalam mendukung perkembangan wilayah kota tersebut. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang *strengths* (kekuatan) dan *weaknesses* (kelemahan), serta kondisi eksternal atas *opportunities* (ancaman) dan *threats* (peluang/kesempatan), yang ada di lingkungan teminal (Marimin, 2004:58).

1.7 Sistematika Penulisan Penelitian

Sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi latar belakang, permasalahan, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup subtansi dan wilayah, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

Bab II Sistem Transportasi dan Peran Terminal dalam Perkembangan Wilayah

Materi yang diuraikan dalam bab ini adalah teori-teori mengenai sistem transportasi, struktur kota dan sistem pergerakan, konsep manajemen pengelolaan terminal serta proses kebijakan kota dan peran keberadaan terminal dalam proses perkembangan wilayah suatu kota.

Bab III Gambaran Umum dan Sistem Tranportasi di Kota Pangkalpinang

Materi yang diuraikan pada bab ini memberikan gambaran tentang kondisi Kota Pangkalpinang dari kondisi maupun permasalahan transportasi di Kota Pangkalpinang.

Bab IV Analisis Penyebab Kurang Maksimalnya Pemanfaatan Terminal

Pada bab IV ini akan dibahas mengenai beberapa analisis yang terkait dengan permasalahan studi seperti analisis sistem aktivitas, analisis sistem jaringan, analisis sistem pergerakan, analisis tingkat pelayanan terminal berdasarkan persepsi penumpang dan pengemudi angkutan umum serta analisis kebijakan dan arah pengembangan kota. Berdasarkan hasil analisis-analisis tersebut kemudian dilakukan analisis penyebab

kurang maksimalnya pemanfaatan dan aktivitas di wilayah ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang.

Bab V Arahana Pemanfaatan Terminal

Pada bab ini akan diberikan arahan pemanfaatan terminal terkait dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang yang telah ditetapkan dengan menggunakan analisis SWOT.

Bab VI Kesimpulan dan Saran

Materi yang diuraikan pada bab ini adalah kesimpulan hasil analisis yang telah dilakukan, rekomendasi dan keterbatasan studi dan perlunya penelitian lebih lanjut.

BAB II

SISTEM TRANSPORTASI DAN PERAN TERMINAL DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH

2.1 Transportasi

Transportasi dan aktivitas manusia merupakan sesuatu hal yang memiliki keterkaitan erat. Hal ini dapat dilihat dari interaksi diantara empat komponen dasar yaitu sistem kegiatan, pola kegiatan, perilaku orang, serta prasarana dan sarana transportasi. Keempat komponen dasar tersebut berinteraksi sehingga membentuk sistem transportasi perkotaan. (Tamin, 1997:70).

Sistem kebutuhan akan transportasi merupakan pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem, pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang diperlukan dilakukan setiap hari. Pergerakan meliputi pergerakan manusia atau barang membutuhkan sarana transportasi dan media (prasarana) tempat sarana transportasi bergerak. Interaksi antara sistem kebutuhan dan sistem prasarana transportasi akan menghasilkan pergerakan manusia atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan atau orang. Sistem pergerakan yang aman, cepat dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen yang baik.

Adanya sarana dan sarana transportasi disuatu daerah akan mempertinggi aksesibilitas (daya jangkau) daerah yang bersangkutan, yang pada gilirannya akan mempengaruhi sistem aktivitas dari daerah tersebut. Pengaruh ini lebih cenderung disebabkan karena perilaku perorangan atau kelompok dalam menentukan lokasi

dimana mereka beraktivitas, yang mana mereka akan memilih daerah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi atau berarti daerah yang paling mudah dijangkau. Dampak selanjutnya adalah daerah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi semakin cepat perkembangannya karena diminati oleh pihak-pihak yang berkepentingan baik perorangan maupun kelompok.

2.1.1 Sistem Kegiatan

Pada dasarnya transportasi kota adalah kegiatan yang menghubungkan antara tata guna lahan satu dengan yang lainnya dalam suatu kota. Dalam perencanaan kota, perkembangan transportasi dan perkembangan kota tidak dapat diabaikan karena merupakan dua hal yang saling mendukung. Berkembangnya tata guna lahan dalam suatu kota merupakan salah satu sebab meningkatnya kebutuhan akan transportasi. Sebaliknya kebutuhan transportasi yang baik dan lancar akan mempercepat perkembangan tata guna lahan dalam suatu kota karena akan mempercepat pergerakan penduduk.

Tata guna lahan dalam suatu kota memiliki pola yang berbeda (Black, 1981:23-24), yaitu menyebar (misalnya permukiman), mengelompok (perkotaan) dan aktivitas tertentu yang memiliki lokasi “*one off*” (misalnya terminal, bandar udara). Berkaitan dengan transportasi, tata guna lahan tersebut menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas yang berbeda, tergantung pada jenis tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada (Black, 1980:24). Perbedaan tersebut dapat dilihat dari beberapa aspek, antara lain jumlah perjalanan, jenis jalan, maupun waktu perjalanan (Tamin, 1997:61).

Demikian juga kalau dikaitkan dengan jumlah perjalanan dari suatu terminal, sangat tergantung pada lokasi terminal tersebut. Jumlah perjalanan yang dihasilkan tidak hanya ditentukan berdasarkan jumlah perjalan masing-masing individu, tetapi terkait dengan tingkat kepadatan, maka akan makin banyak jumlah individu yang melakukan perjalanan (Puskharev, 1977). Puskharev juga mengatakan bahwa jumlah perjalanan ditentukan oleh jarak antar tata guna lahan.

2.1.2 Sistem Jaringan

Struktur tata ruang kota pada dasarnya dibentuk dari dua elemen utama, yaitu *link* dan *node*. Kedua elemen tersebut sekaligus merupakan elemen transportasi (Morlok, 1978:89), *link* (jalur) adalah suatu garis yang melewati panjang tertentu dari suatu jalan, rel, atau rute kendaraan. Sedangkan *node* akan membentuk suatu pola jaringan jalan transportasi perkotaan secara garis besar dapat dibagi menjadi (Morlok, 1978:36-37).

1. *Grid*

Adalah bentuk paling sederhana dari sistem jaringan. Sistem ini mampu mendistribusikan pergerakan secara merata keseluruhan bagian kota, dengan demikian pergerakan secara merata keseluruh kota, dengan demikian pergerakan tidak memusat pada beberapa fasilitas saja. Kota-kota dengan sistem jaringan semacam ini umumnya memiliki topografi yang datar.

2. *Radial*

Tipe ini akan memusatkan pergerakan pada suatu lokasi, biasanya berupa pusat kota. Sistem radial biasanya dimiliki oleh suatu kota dengan konsentrasi kegiatan pada pusat kota.

3. *Circumferential*

Tipe ini memisahkan lalu lintas dalam suatu kota, dengan cara menyediakan jaringan jalan untuk lalu lintas menerus. Bentuk jaringan ini umumnya berupa jalan bebas hambatan.

4. *Electric*

Adalah jaringan yang terbentuk karena perluasan kota. Sistem jaringan ini berfungsi untuk menghubungkan dua jaringan yang semula terisolasi.

2.1.3 Sistem Pergerakan

Untuk memenuhi kebutuhan manusia melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan memanfaatkan sistem jaringan transportasi dan sarana transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan yang terjadi dalam suatu kota sebagian besar merupakan pergerakan rutin dari tempat tinggal ke tempat kerja. Pergerakan ini akan membentuk suatu pola misalnya alat pergerakan, maksud perjalanan, pilihan moda dan pilihan rute tertentu.

Secara keruangan pergerakan dapat dibagi menjadi tiga kelompok yaitu *internal*, *external* dan *through*.

1. Pergerakan *internal*

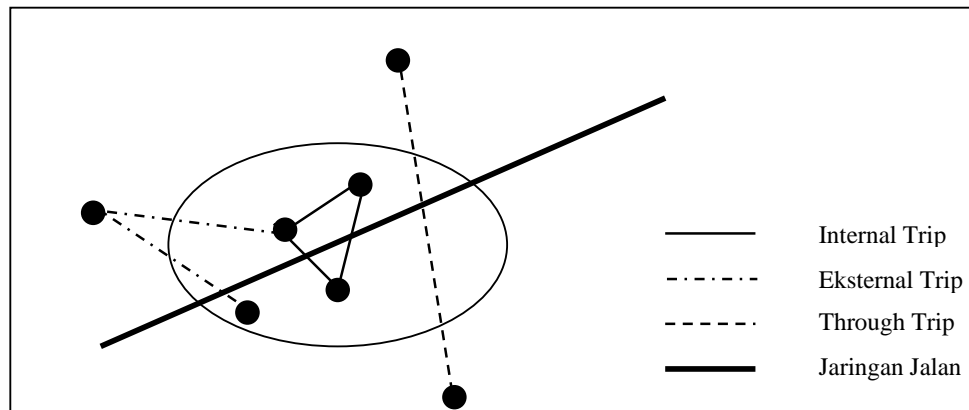
Adalah pergerakan yang berlangsung suatu wilayah. Pergerakan tersebut merupakan perpindahan kendaraan atau orang antara satu tempat lainnya dalam batas-batas wilayah tertentu.

2. Pergerakan *external*

Adalah pergerakan dari luar wilayah menuju wilayah tertentu atau sebaliknya.

3. Pergerakan *Through*

Adalah pergerakan yang hanya melewati satu wilayah tanpa berhenti pada wilayah tersebut.



Sumber : Morlok, 1978:808

GAMBAR 2.1
POLA PERGERAKAN SPASIAL

Berdasarkan maksudnya diatas, pergerakan penduduk terbagi atas pergerakan dengan maksud berbelanja, sekolah, bisnis dan keperluan sosial. Maksud pergerakan akan menentukan dalam hal ini, tujuan pergerakan dalam hal ini, tujuan pergerakan terbagi atas tujuan utama dan tujuan pilihan (Tamin, 1997:95), yang dimaksud dengan tujuan utama pergerakan adalah tujuan dari pergerakan rutin yang dilakukan oleh setiap orang setiap hari, umumnya berupa tempat kerja atau tempat pendidikan sedangkan tujuan pilihan merupakan tujuan dari pergerakan yang tidak rutin dilakukan, misalnya ketempat rekreasi. Selain itu pergerakan akan mengikuti pola waktu. Pada waktu tertentu, pergerakan akan menyentuh jam sibuk (*peak hours*) karena volume pergerakan akan tinggi, yaitu pada pagi hari dan sore hari.

Karakteristik pola pergerakan ini dapat digunakan sebagai masukan untuk analisis daerah asal tujuan serta pemilihan rute yang akan dilalui. Rute adalah urutan jalan yang dilalui oleh kendaraan dalam kegiatan pelayanannya (Gray, 1979:76), rute tersebut dapat dibedakan atas (Edward, 1992:148).

1. Rute *Radial*

Adalah rute yang melayani penumpang CBD menuju bagian kota yang lain atau sebaliknya. Pola ini berbentuk radial dengan pusat CBD.

2. Rute *Circumferential*

Adalah rute yang menyediakan pelayanan antara dua kawasan yang berbeda, tanpa melalui CBD.

3. Rute *Crosstown*

Adalah rute yang melayani penumpang dari satu kawasan ke kawasan lain dalam kota. Rute ini tegak lurus terhadap jalur radial dan tangensial terhadap CBD.

4. Rute *Feeder*

Adalah rute yang menghubungkan jalur-jalur radial.

5. Rute *Shuttle*

Adalah rute yang melayani di kawasan yang merupakan trik generation. Misalnya antara CBD dengan terminal/parkir atau CBD dengan perumahan.

Karena rute merupakan jalan yang harus dilalui antara asal dan tujuan kendaraan, maka rute tersebut berfungsi untuk menggerakkan pergerakan atau distribusi pergerakan. Untuk mendistribusikan pergerakan tersebut dibutuhkan sarana berupa kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Kendaraan pribadi bebas menentukan rute sesuai kebutuhannya. Akan tetapi untuk kendaraan umum,

rute tersebut telah ditentukan dan dibagi dalam trayek-trayek tertentu. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus/angkutan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan yang tetap, baik terjadwal maupun tidak (DLLAJ, 1997). Berdasarkan trayek tersebut, jenis pelayanan angkutan umum dibedakan atas (Gray, 1979:72).

1. *Short Haul Transit* (angkutan jarak pendek/lokal)

Adalah angkutan yang melayani wilayah kecil misalnya dalam CBD dalam kampus atau dalam lingkungan perumahan.

2. *City Transite* (angkutan dalam kota)

Tipe ini merupakan tipe pelayanan yang umum, meliputi semua rute dalam kota.

3. *Regional Transite* (angkutan regional)

yang termasuk dalam rute ini adalah angkutan kereta api dan rute bus regional.

2.2 Struktur Kota

Struktur kota merupakan gambaran dari distribusi tata guna lahan dan sistem jaringan. Penjabaran stuktur kota membentuk pola kota yang menginformasikan antara lain kesesuaian lahan, kependudukan, guna lahan, sistem transportasi dan sebagainya, dimana semua saling berkaitan satu sama lainnya. Pola kota yang merupakan ilustrasi dari struktur ruang kota secara tak langsung dapat menunjukkan arah perkembangan kota yang pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan.

Adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi ditempat ada berada menyebabkan timbulnya pergerakan antara dua tempat atau

lebih lokasi guna lahan yang berbeda pada suatu kawasan perkotaan. Menurut Bourne (1971:250) bahwa pola guna lahan di daerah perkotaan mempunyai hubungan yang erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang digunakan untuk kegiatan tertentu akan menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Dapat disimpulkan bahwa pola guna lahan akan mempengaruhi pola pergerakan dan jarak. Semakin rumit pola perkembangan kota maka akan semakin besar beban yang dimiliki kota tersebut, hal ini mengakibatkan sistem kota menjadi tidak efisien karena pola guna lahan dan pergerakan tidak terkendali serta jarak tempuh antar lokasi kegiatan tidak teratur.

2.2.1 Hubungan Tata Ruang Kota dan Transportasi

Kebijakan tata ruang memiliki kaitan yang sangat erat dengan kebijakan transportasi, hal ini ditegaskan oleh Ofyar Z. Tamin (1997:503) dengan menjelaskan definisi ruang sebagai kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan yang lainnya. Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang. Kegiatan transportasi yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakekatnya adalah kegiatan yang menghubungkan dua lokasi guna lahan dari suatu tempat ke tempat lain, yang berarti memindahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan yang lainnya dan hal ini berarti mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.

2.2.2 Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan.

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas yang berlangsung di atas sebidang tanah dengan tata guna lahan yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan diantara dua tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang mengakibatkan berbagai interaksi. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas (Tamin, 1997:30).

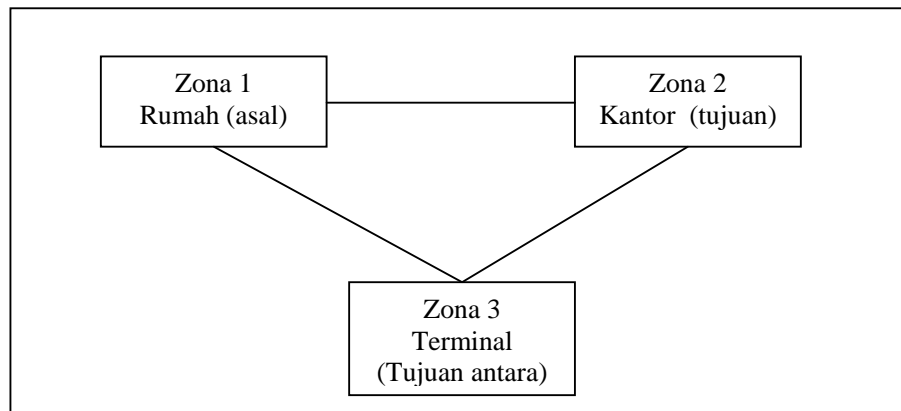
Karakteristik dan intensitas perjalanan penggunaan lahan akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk. Pembentuk pergerakan ini dibedakan atas pembangkit pergerakan dan penarik pergerakan. Perubahan guna lahan akan mempengaruhi pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akhirnya akan menimbulkan peningkatan prasarana dan sarana transportasi. Sedangkan besarnya tarikan pergerakan ditentukan oleh tujuan atau maksud perjalanan (Black, 1981:29).

2.3 Terminal

2.3.1 Definisi dan Fungsi Terminal

Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlock, 1978). Perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu *zone* tidaklah selalu menjadi tujuan akhir dari pergerakan.

Perjalanan ini mungkin harus melalui tujuan antara yang dapat diartikan sebagai kebutuhan semua perjalanan (Suwajoko, 1990:109). Untuk dapat lebih jelas dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Sumber : Suwajoko (1990:109)

GAMBAR 2.2
KEBUTUHAN SEMUA PERJALANAN

Pada gambar terlihat bahwa terjadi perjalanan dari zone satu ke zone dua, sedangkan perjalanan ke zone tiga adalah kebutuhan untuk menggantikan kendaraan.

Pengertian terminal berdasarkan Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum serta tempat perpindahan intra dan moda transportasi.

Pengertian terminal yang lain adalah menurut Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana dalam Pedoman Teknis Pembangunan Terminal

Angkutan Jalan Raya dalam Kota dan antar Kota. Disebut juga bahwa terminal angkutan jalan raya adalah:

1. Titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus penumpang dan barang.
3. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang.
4. Dari unsur tata ruang, terminal mempunyai peran penting bagi efisiensi kehidupan dan perkembangan wilayah dan kota.

Sedangkan ditinjau dari fungsinya pada dasarnya dapat ditinjau dari tiga unsur terkait dengan terminal yaitu:

1. Fungsi terminal bagi penumpang

Dalam sistem pergerakan, terminal merupakan titik konsentrasi penumpang, sekaligus merupakan titik *dispersi* penumpang (Departemen Perhubungan, 1998:58). Berkaitan dengan hal tersebut, terminal merupakan tempat akumulasi penumpang dari segala arah untuk melakukan pergantian moda angkutan, selanjutnya dari terminal penumpang dikelompokkan atau dibagi menurut tujuan perjalanan mereka. Pada umumnya penumpang melakukan pergantian moda angkutan karena memiliki tujuan perjalanan di sekitar

terminal atau akan melanjutkan perjalanan ke tujuan lain setelah berganti moda angkutan di terminal. Dari fungsi tersebut, terminal merupakan “tujuan antar” bagi penumpang yang dapat diartikan kebutuhan “semu” (Suwajoko, 1990:109).

Karena merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan. (Departemen Perhubungan, 1998:60). Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalan yang ditimbulkan (Black, 1981:24). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan *mixed use*, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus (Departemen Perhubungan, 1998:60). Dalam suatu terminal, selalu terjadi antrian penumpang karena jumlah penumpang maupun karena jadwal kendaraan. Fungsi lain terminal bagi penumpang karena jumlah penumpang maupun karena jadwal kendaraan. Fungsi lain bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari suatu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan parkir kendaraan pribadi.

2. Fungsi terminal bagi pemerintah

Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (*benefit*) maupun keuntungan. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber

pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang mungkin peningkatan pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengembalian investasi. Selain itu pengembangan dan pembangunan terminal merupakan usaha meningkat pelayanan transportasi. Terminal diharapkan mampu membantu mengurangi masalah lalu lintas dalam kota seperti kemacetan dan beban jalan yang berlebihan dengan meletakkannya di pinggir kota. Selain itu, ada aspek politis yang dipertimbangkan pemerintah meletakkan lokasi terminal di daerah pinggiran tersebut, yaitu adanya kemungkinan pemerataan pembangunan dan upaya pengembangan wilayah kota.

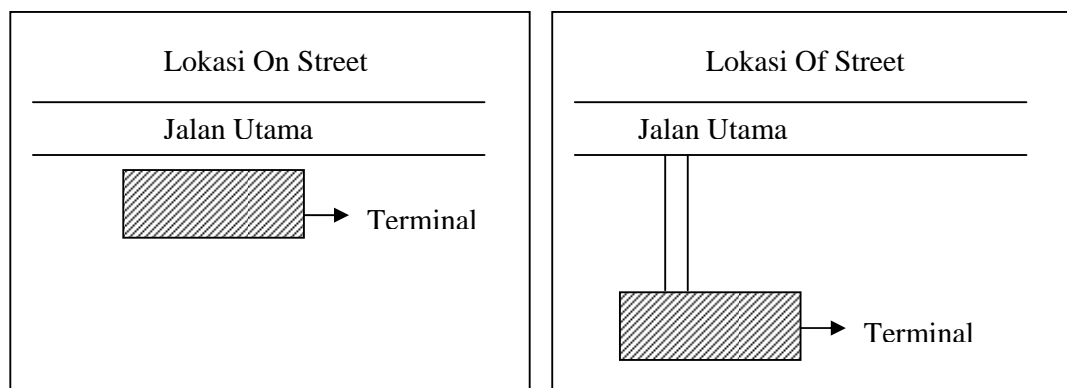
3. Fungsi terminal bagi operator bus

Salah satu kepentingan operator kendaraan terhadap terminal adalah kemudahan memperoleh penumpang. Lokasi terminal harus sedemikian rupa sehingga mampu menghasilkan bangkitan perjalanan yang cukup tinggi. Kemudahan memperoleh penumpang tersebut tidak langsung akan menghasilkan efisiensi operator kendaraan. Selain itu, terminal harus dapat menjamin kelancaran pengaturan operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus, serta sebagai fasilitas pangkalan. Kelancaran pengaturan operasi bus berkaitan dengan waktu pelayanan kendaraan. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa hal, diantaranya jarak antar terminal (trayek) dan jumlah kendaraan yang melayani. Fungsi lain terminal bagi operator adalah sebagai tempat untuk fasilitas perbaikan dan perawatan ringan bagi kendaraannya.

2.3.2 Lokasi Terminal Ditinjau dari Aspek Tata Ruang

Sebagai salah satu elemen dalam sistem transportasi, keberadaan terminal tidak lepas dari pola jaringan jalan dan sistem pergerakan yang ada dalam suatu kota. Lokasi terminal sangat ditentukan oleh konsep pelayanan angkutan umum dalam suatu kota. Dalam hal ini, terminal dapat berlokasi pada akhir trayek angkutan umum, pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan (Edward, 1978:221).

Karena kegiatan yang berlangsung dalam terminal cukup kompleks dan menyangkut pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun luar terminal, maka lokasi terminal harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan gangguan lalu lintas. Selain itu, perlu disediakan ruang cukup untuk sirkulasi kendaraan dan penumpang tersebut. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *off street* (diluar jaringan jalan) dan *on street* (pada jaringan jalan) sebagai ilustrasi dapat dilihat pada gambar berikut:

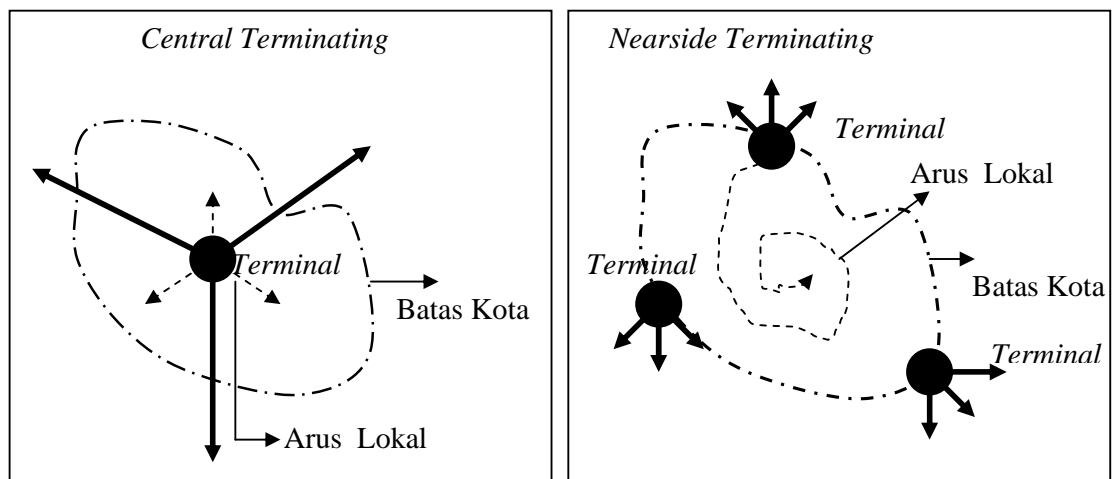


Sumber : Edward, 1978:214-215

GAMBAR 2.3
TERMINAL DITINJAU TERHADAP ELEMEN
TRANSPORTASI JALAN

Jika ditinjau dari sistem kota, lokasi terminal dapat ditentukan dua model, yaitu *nearside terminating* dan model *central terminating* (Departemen Perhubungan, 1998:58). Model *central terminating* berlokasi di tengah kota dan biasanya merupakan terminal terpadu. Konsep ini merupakan konsep lama namun memiliki beberapa keuntungan diantaranya:

- 1) Letaknya relatif dekat dengan pusat aktivitas, sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik perjalanan.
- 2) Mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan keseluruhan bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut.
- 3) Mudah dicapai penumpang.



Sumber : Departemen Perhubungan, 1998:59

GAMBAR 2.4
LOKASI TERMINAL DITINJAU DARI SISTEM KOTA

Kelemahan model ini adalah tidak adanya pemisahan antara arus lokal dan regional, sehingga kemungkinan terjadi konflik dalam suatu lalu lintas besar. Pada model *nearside terminating*, sejumlah terminal dikembangkan di pinggir

kota dan pergerakan didalam kota dilayani oleh angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal-terminal yang ada. Konsep ini merupakan salah satu usaha memisahkan lalu lintas regional dengan lalu lintas lokal, sehingga dapat mengurangi permasalahan lalu lintas dalam kota. Model pengembangan terminal di daerah pinggiran kota tersebut dapat dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan, antara lain:

- 1) Di pinggir kota masih tersedia lahan yang cukup luas

Tersedianya lahan yang cukup luas ini akan memberi peluang yang lebih besar bagi usaha pengembangan terminal.

- 2) Aktivitas dipinggiran kota tidak terlalu padat

Dengan tingkat aktivitas yang rendah, diharapkan pembangunan maupun pengembangan terminal tidak akan terlalu banyak menggusur tempat tinggal dan tempat aktivitas penduduk.

- 3) Menghindari tumpang tindih perjalanan

Dengan lokasi dipinggiran kota, berarti luas arus regional tidak perlu masuk kedalam kota karena perjalanan kedalam kota akan dilayani oleh angkutan kota dari terminal keseluruh bagian kota. Dengan demikian akan mengurangi tumpang tindih (*overlapping*) perjalanan dengan tujuan yang sama sehingga mengurangi beban jaringan jalan kota.

2.3.3 Jenis Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995, terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan menjadi:

- a) Terminal penumpang yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- b) Terminal barang yaitu terminal yang diperuntukkan bagi keperluan bongkar muat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

Sedangkan terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanan dibagi menjadi:

- 1) Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- 2) Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
- 3) Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau angkutan pedesaan.

2.3.4 Ketentuan Terminal Angkutan Penumpang

Lokasi terminal harus dapat memenuhi beberapa ketentuan yaitu mempunyai akses kedalam jaringan jalan lintas cepat, terkait didalam sistem transit lokal, keterpusatan terhadap lokasi penumpang potensial, ketersediaan lahan parkir (Creighton, 1976:585). Terminal haruslah terletak pada lokasi yang dapat dicapai secara cepat dari jalan atau jalan utama kota. Hal tersebut

disebabkan alat angkutan antar kota harus dapat mencapai terminal secara langsung dengan aman, cepat dan murah Vachie (1981).

Persyaratan terminal penumpang menurut Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 harus memperhatikan:

- 1) Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.
- 2) Rencana umum tata ruang.
- 3) Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar terminal.
- 4) Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
- 5) Kondisi topografi, lokasi terminal.
- 6) Kelestarian lingkungan.

Persyaratan lokasi terminal tipe A:

- 1) Terletak di ibukota propinsi, kota atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas negara.
- 2) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
- 3) Jarak antar dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.
- 4) Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe B:

- 1) Terletak di kota atau kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.
- 2) Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III B.
- 3) Jarak antar dua terminal penumpang tipe B dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di pulau lainnya.
- 4) Tersedianya luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, 2 ha di pulau lainnya.
- 5) Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

Persyaratan lokasi terminal tipe C:

- 1) Terletak di dalam wilayah kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
- 2) Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi III A, tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- 3) Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

2.4 Peran Terminal Dalam Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah (*regional development*) mengandung pengertian adanya perubahan pada tingkat produktifitas wilayah, yang diukur melalui populasi, kesempatan kerja, pendapatan dan nilai tambah industri. Selain itu pengembangan wilayah juga mencakup pengembangan sosial seperti perbaikan derajat kesehatan dan kesejahteraan, kualitas lingkungan, fasilitas umum dan sebagainya.

Menurut Whyne-Hammond (dalam Daldjoeni, 1998:207), perkembangan wilayah terutama pinggiran kota disebabkan oleh tiga hal yaitu pertama, meningkatnya pelayanan sistem transportasi kota dan kemampuan memiliki kendaraan yang meningkat yang membuat jarak tidak menjadi masalah. Akibatnya terjadi eksploitasi lahan *sub urban* menjadi kawasan perumahan dan penduduk kota. Kedua, bertambahnya penduduk *sub urban*, yang meramaikan *sub urban* tersebut, sebab disamping penduduk baru yang datang tidak hanya dari kota saja tetapi juga dari desa-desa sekitarnya. Ketiga, meningkatnya taraf kehidupan penduduk *sub urban* yang memungkinkan orang menempatkan rumah yang lebih baik dan ideal.

Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah tersebut. Selain itu peningkatan perdagangan dan transportasi yang ada pada wilayah itu akan mempengaruhi hampir seluruh sektor. Perubahan ini menyebabkan perkembangan wilayah kota secara keseluruhan (Forbes, 1969:234). Disamping itu karena terminal sebagai tempai transit baik untuk angkutan umum penumpang antar kota maupun antar wilayah, mempunyai peran yang penting. Terminal sebagai simpul pertemuan angkutan umum penumpang menjadi titik potensial pengembangan kawasan, pusat kegiatan, pertumbuhan dan perkembangan wilayah.

2.5 Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah

Untuk mengembangkan sebuah wilayah secara optimal, dibutuhkan intervensi dan kebijakan pemerintah agar mekanisme pasar tidak menimbulkan dampak-dampak negatif terhadap lingkungan. Kebijakan tersebut meliputi upaya-upaya pengembangan kegiatan sosial ekonomi di kawasan-kawasan yang terdapat didalam wilayah tersebut agar kegiatan-kegiatan tadi tersebar sesuai dengan potensi kawasan dan infrastruktur pendukungnya (Riyadi, 2002:63).

Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (laut, darat, udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan ditingkat daerah dijabarkan rencana tata ruang wilayah. (Riyadi, 2002:63).

Menurut Wiliam N. Dunn (1998) menyebutkan bahwa proses kebijakan adalah serangkaian aktifitas intelektual yang dilakukan didalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat politis. Aktifitas politis tersebut dijelaskan sebagai proses pembuat kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung, yang diatur menurut urutan waktu, yaitu dimulai dari penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan penilaian kebijakan.

2.6 Ringkasan Teori

Berdasarkan hasil kajian literatur diatas, maka dapat disimpulkan teoritis untuk menjawab permasalahan yang diangkat dalam studi ini:

- Transportasi dan aktivitas manusia merupakan sesuatu hal yang memiliki keterkaitan erat. Hal ini dapat dilihat dari interaksi diantara empat komponen dasar yaitu sistem kegiatan, pola kegiatan, perilaku orang, serta prasarana dan sarana transportasi. Keempat komponen dasar tersebut berinteraksi sehingga membentuk sistem transportasi perkotaan. (Tamin, 1997:70).
- Adanya sarana dan sarana transportasi di suatu daerah akan mempertinggi aksesibilitas (daya jangkau) daerah yang bersangkutan, yang pada gilirannya akan mempengaruhi sistem aktivitas dari daerah tersebut.
- Tata guna lahan dalam suatu kota memiliki pola yang berbeda (Black, 1981:23-24), yaitu menyebar (misalnya permukiman), mengelompok (perkotaan) dan aktivitas tertentu yang memiliki lokasi “*one off*”. Berkaitan dengan transportasi, tata guna lahan tersebut menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas yang berbeda, tergantung pada jenis tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada (Black, 1981:24).
- Struktur tata ruang kota pada dasarnya dibentuk dari dua elemen utama, yaitu *link* dan *node* (Edward, 1978). Kedua elemen tersebut sekaligus merupakan elemen transportasi (Morlok, 1978), *link* (jalur) adalah suatu garis yang melewati panjang tertentu dari suatu jalan, rel atau rute kendaraan. Sedangkan *node* akan membentuk suatu pola jaringan jalan transportasi perkotaan.
- Menurut Bourne (1971:250) bahwa pola guna lahan di daerah perkotaan mempunyai hubungan yang erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang digunakan untuk kegiatan tertentu akan menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Dapat disimpulkan bahwa pola guna lahan akan mempengaruhi pola pergerakan dan jarak. Semakin rumit pola perkembangan kota maka akan semakin besar beban yang dimiliki kota tersebut.

- Kegiatan transportasi yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakekatnya adalah kegiatan yang menghubungkan dua lokasi guna lahan dari suatu tempat ke tempat lain, yang berarti memindahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan yang lainnya dan hal ini berarti mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.
- Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlock, 1978).
- Terminal mempunyai peran yang sangat penting dalam pengembangan wilayah suatu kota. Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah yang pada akhirnya berdampak pada perkembangan wilayah didaerah tersebut.
- Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (laut, darat, udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah dijelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan ditingkat daerah dijabarkan rencana tata ruang wilayah. (Riyadi, 2002:63).

TABEL II.1
TABULASI RINGKASAN TEORI

No	Teori/Pendapat	Pengelompokan Unsur-unsur Teori/Pendapat	Indikator	Parameter	Unsur yang diperhatikan
1	<p>Sistem Aktivitas</p> <p>Tata guna lahan dalam suatu kota memiliki pola yang berbeda yaitu menyebar (misalnya permukiman), mengelompok (perkotaan) dan aktivitas tertentu yang memiliki lokasi "one off" (Black, 1981:23-24). Tata guna lahan dapat menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas yang berbeda, tergantung pada jenis tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada (Black, 1980:24). Perbedaan bangkitan maupun tarikan lalu lintas dapat dilihat dari beberapa aspek, antara lain jumlah perjalanan, jenis jalan, maupun waktu perjalanan (Tamin, 1997).</p>	Setiap guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang dapat menghasilkan bangkitan maupun tarikan lalu lintas.	<ul style="list-style-type: none"> - Guna lahan - Sosial Ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> •Permukiman •Pemerintahan •Pendidikan •Perdagangan •Pelayanan sosial •Jumlah penduduk •Kepadatan penduduk •Distribusi umur •Pendapatan •Kepemilikan 	Sebagai indikator untuk melihat sistem aktivitas
2	<p>Sistem Jaringan</p> <p>Struktur tata ruang kota pada dasarnya dibentuk dari dua elemen utama, yaitu <i>link</i> dan <i>node</i> (Edward, 1978). Kedua elemen tersebut sekaligus merupakan elemen transportasi <i>link</i> (jalur) adalah suatu garis yang melewati panjang tertentu dari suatu jalan, rel, atau rute kendaraan. Sedangkan <i>node</i> akan membentuk suatu pola jaringan jalan transportasi (Morlok, 1978).</p>	Elemen yang membentuk sistem jaringan suatu kota adalah link dan node kedua tersebut akan membentuk pola jaringan jalan.	<ul style="list-style-type: none"> - Struktur jaringan jalan 	<ul style="list-style-type: none"> •Kelas jalan •Status jalan •Sistem pelayanan 	Sebagai indikator untuk melihat sistem jaringan
3	<p>Sistem Pergerakan</p> <p>Pergerakan yang terjadi dalam suatu kota sebagian besar merupakan pergerakan rutin dari tempat tinggal ke tempat kerja. Pergerakan ini akan membentuk suatu pola misalnya alat pergerakan, maksud perjalanan, pilihan moda dan pilihan rute tertentu. Yang dimaksud dengan tujuan utama pergerakan adalah tujuan dari pergerakan rutin yang dilakukan oleh setiap orang setiap hari, umumnya berupa tempat kerja atau tempat pendidikan sedangkan tujuan pilihan merupakan tujuan dari pergerakan yang tidak rutin dilakukan, misalnya ketempat rekreasi. Selain itu pergerakan akan mengikuti pola waktu. Pada waktu tertentu, pergerakan akan menyentuh jam sibuk (<i>peak hours</i>). Karakteristik pola pergerakan dapat digunakan sebagai masukan untuk analisis daerah asal tujuan serta pemilihan rute yang akan dilalui. Rute adalah urutan jalan yang dilalui oleh kendaraan dalam kegiatan pelayanannya (Gray, 1979:76)</p>	<p>Tujuan utama pergerakan adalah tujuan pergerakan rutin yang dilakukan orang setiap hari, umumnya tempat kerja pendidikan sedangkan tujuan pilihan merupakan tujuan dari pergerakan yang tidak rutin dilakukan, misalnya ketempat rekreasi</p> <p>Karakteristik pola pergerakan dapat digunakan sebagai masukan untuk analisis daerah asal tujuan serta pemilihan rute yang akan dilalui.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Asal tujuan perjalanan - Maksud perjalanan - Moda angkutan yang digunakan - Intensitas 	<ul style="list-style-type: none"> •Asal perjalanan •Tujuan perjalanan •Untuk bekerja •Untuk pendidikan •Untuk berbelanja •Untuk kegiatan sosial •Rekreasi •Bisnis •Pulang kerumah •Angkutan umum •Kendaraan pribadi •Struktur trayek •Aktifitas operasional •Lintasan rute trayek 	Sebagai indikator untuk melihat sistem pergerakan

Lanjutan Tabel II.1

No	Teori/Pendapat	Pengelompokan Unsur-unsur Teori/Pendapat	Indikator	Parameter	Unsur yang diperhatikan
4.	<p><u>Terminal</u> Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlock, 1978). Pengertian terminal berdasarkan Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum serta tempat perpindahan intra dan moda transportasi. <i>Bagi Penumpang</i>, terminal merupakan titik konsentrasi penumpang, sekaligus merupakan titik <i>dispersi</i> penumpang (<i>Departemen Perhubungan</i>, 1998:58). Berkaitan dengan hal tersebut, terminal merupakan tempat akumulasi penumpang dari segala arah untuk melakukan pergantian moda angkutan, selanjutnya dari terminal penumpang dikelompokkan atau dibagi menurut tujuan perjalanan mereka <i>Bagi pemerintah</i>, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (<i>benefit</i>) maupun keuntungan. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah (Wicaksono, 1999:7). <i>Bagi Operator Bus</i>, terminal harus dapat menjamin kelancaran pengaturan operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus, serta sebagai fasilitas pangkalan (Abubakar, 1997:93).</p>	Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia. Fungsi Terminal Yang didasarkan pada pelayanan umum dalam penyediaan sarana transportasi	<p>Tempat perpindahan antar moda</p> <p>Fungsi terminal bagi penumpang</p> <p>Fungsi terminal bagi operator</p> <p>Fungsi terminal bagi pemerintah</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Simpul rute kendaraan •Jumlah antar kota •Jumlah kendaraan dalam Kota •Kenyamanan menunggu •Kenyaman perpindahan moda •Tersedianya fasilitas informasi •Parkir •Pengaturan operasi bus •Fasilitas istirahat •Fasilitas pangkalan •Perencanaan dan manajemen lalu lintas •Hindari kemacetan •Sumber teribus •Pengendalian arus kendaraan umum •Pengembangan wilayah kota 	Sebagai indikator untuk melihat tingkat pelayanan
5.	<p><u>Arah Kebijakan Pengembangan wilayah</u> Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (laut, darat, udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan di tingkat daerah di jabarkan rencana tata uang wilayah. (Riyadi, 2002:63)</p>	Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (laut, darat, udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya	Kebijakan pemertintah untuk pengembang an kota	<ul style="list-style-type: none"> •Rencana tata ruang wilayah kota •Renstra •Perda 	Sebagai indikator untuk melihat arah pengembangan kota

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH DAN SISTEM TRANSPORTASI DI KOTA PANGKALPINANG

3.1 Tinjauan Umum Kota Pangkalpinang

3.1.1 Kedudukan Kota Pangkalpinang

Apabila ditinjau dari kedudukannya Kota Pangkalpinang berada dalam Pulau Bangka yaitu berada di tengah-tengah yang diapit oleh wilayah Kabupaten Bangka Induk dan Bangka Tengah, dengan posisi tersebut Kota Pangkalpinang menjadi orientasi bagi kota-kota kecil yang ada di wilayah Pulau Bangka. Selain itu kedudukan Kota Pangkalpinang juga merupakan pintu gerbang dari Kepulauan Bangka Belitung, dari keberadaan ini jelaslah bahwa Kota Pangkalpinang sangat terkait dengan kabupaten-kabupaten lain yang ada di Pulau Bangka. Selain itu di Kota Pangkalpinang terdapat pelabuhan laut yang tidak hanya melayani skala regional akan tetapi skala internasional dan merupakan pelabuhan penumpang maupun barang yang akan diekspor-impor. Keberadaan pelabuhan ini memperluas kedudukan Kota Pangkalpinang sebagai simpul kegiatan ekonomi di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Kedudukan Kota Pangkalpinang cukup strategis karena karena dilalui oleh jalan arteri primer yang menghubungkan kota-kota dibagian utara, selatan dan barat Pulau Bangka. Ke arah utara merupakan jalur menuju Kota Sungailiat dan Belinyu, ke arah barat menuju Kota Mentok sedangkan ke arah selatan menuju Kota Koba dan Toboali.

3.1.2 Fungsi dan Peran Kota Pangkalpinang

Sesuai dengan kedudukannya sebagai ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, kegiatan sosial ekonomi Kota Pangkalpinang tidak terlepas dari aspek internal (Kota Pangkalpinang) dan eksternal (Kepulauan Bangka Belitung). Peran Kota Pangkalpinang adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan sosial dan ekonomi, perdagangan, transportasi, pendidikan, kesehatan dan jasa.

Untuk skala, Kota Pangkalpinang berperan sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi, hal ini ditunjukkan dengan keberadaan pasar yang berfungsi sebagai pusat perdagangan dengan skala pelayanan baik Kota Pangkalpinang sendiri maupun kabupaten-kabupaten lain di Pulau Bangka. Dalam lingkup regional Kota Pangkalpinang mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Pusat pemerintahan, administrasi dan birokrasi bagi Kepulauan Bangka dan Belitung.
2. Pusat pelayanan tidak hanya dalam lingkup regional tetapi juga bagi wilayah hinterlandnya yaitu:
 - Pusat pelayanan industri
 - Pusat pelayanan perdagangan dan jasa
 - Pusat pelayanan transportasi
 - Pusat pelayanan pendidikan
 - Pusat pelayanan kesehatan.

Di dalam konstelasi regional Kota Pangkalpinang mempunyai peran yang sangat berpengaruh terhadap perkembangan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung yaitu:

1. Sebagai pusat pertumbuhan dalam konstelasi SWP Propinsi Kepulauan Bangka Belitung.

2. Pusat kegiatan pembangunan dan pengembangan wilayah pembangunan untuk daerah Bangka Belitung. Selain itu Kota Pangkalpinang juga merupakan pintu gerbang masuk Pulau Bangka. Kondisi ini akan mempercepat pertumbuhan pembangunan di wilayah ini.

3.2 Kondisi Fisik Alam

3.2.1 Letak Geografis

Kota Pangkalpinang merupakan daerah otonomi di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, terletak pada bagian timur Pulau Bangka dengan posisi $106^{\circ} 4'$ Bujur Timur sampai $106^{\circ} 7'$ Bujur Timur dan $2^{\circ} 4'$ sampai dengan $2^{\circ} 10'$ Lintang Selatan dengan posisi geografis yang strategis yaitu berada diantara Laut Cina Selatan dan Laut Jawa yang dihubungkan dengan Selat Bangka, Selat Karimata dan Selat Gaspar. Berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 12 tahun 1984, luas keseluruhan wilayah Kota Pangkalpinang adalah 89,40 km².

Sebagai konsekuensi dari Undang-Undang nomor 5 tahun 2003 tentang pembentukan Kabupaten Bangka Selatan, Bangka Tengah, Bangka Barat dan Belitung Timur yang disahkan pada tanggal 25 Februari 2003, maka batas wilayah Kota Pangkalpinang yang sebelumnya dikelilingi wilayah Kabupaten Bangka saat ini berbatasan dengan dua wilayah kabupaten yaitu Kabupaten Bangka Tengah dan Kabupaten Bangka.

Ditinjau dari posisi geografis tersebut, Kota Pangkalpinang mempunyai peran dan peluang-peluang sebagai pusat dari Pulau Bangka Belitung, selain itu letaknya yang berdekatan dengan Palembang dan Jakarta, hal ini akan memacu pertumbuhan dan perkembangan Kota Pangkalpinang dan merupakan alternatif jalan dari Sumatera Timur.

Adapun batas administrasi Kota Pangkalpinang sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Baturusa Kabupaten Bangka
- Sebelah Barat : Kecamatan Petaling Kabupaten Bangka Tengah
- Sebelah Selatan : Kecamatan Sungai Selan dan Payung Kabupaten
Bangka Tengah
- Sebelah Timur : Laut Natuna

Secara administrasi wilayah Kota Pangkalpinang terdiri dari 5 kecamatan dan 35 kelurahan yaitu Kecamatan Taman Sari, Pangkalbalam, Rangkui, Bukit Intan dan Kecamatan Gerunggang.

TABEL III.1
LUAS WILAYAH KECAMATAN KOTA PANGKALPINANG

NO	KECAMATAN	LUAS (km ²)	JUMLAH KELURAHAN
1	2	3	4
1	Pangkalbalam	6.56	9
2	Taman Sari	1.33	4
3	Rangkui	7.87	6
4	Bukit Intan	36.54	9
5	Gerunggang	37.10	7
	JUMLAH	92.40	39

Sumber : Selayang Pandang Kota Pangkalpinang 2002

3.2.2 Topografi

Kota Pangkalpinang memiliki kondisi topografi relatif datar, dengan kelandaian rata-rata 0 sampai 15 %, hanya beberapa tempat topografinya bergelombang dan berbukit-bukit yaitu bagian barat dan selatan (Bukit Girimaya dan Bukit Menara). Ketinggian tanah umum rendah yaitu berkisar 0-30 M di atas

permukaan laut, hanya sebagian kecil yang memiliki ketinggian di atas 30 meter dari permukaan laut. Secara morfologi Kota Pangkalpinang miring ke arah timur dan cekung dibagian tengah yang merupakan pusat Kota Pangkalpinang lebih rendah dari bagian darat, utara, selatan.

TABEL III.2
LUAS WILAYAH KOTA PANGKALPINANG
MENURUT KLASIFIKASI KETINGGIAN LAHAN

NO	KLASIFIKASI KETINGGIAN LAHAN DARI PERMUKAAN LAUT	LUAS (ha)	PERSENTASE (%)
1	2	3	4
1.	0 Meter - 7 Meter	3400	38,03
2.	7 Meter - 25 Meter	5155	57,7
3.	15 Meter - 100 Meter	385	4,27
4.	lebih dari 100 Meter	0	0
	Jumlah	8940	100

Sumber : Data Pokok Pembangunan Daerah Kota Pangkalpinang Tahun 2003

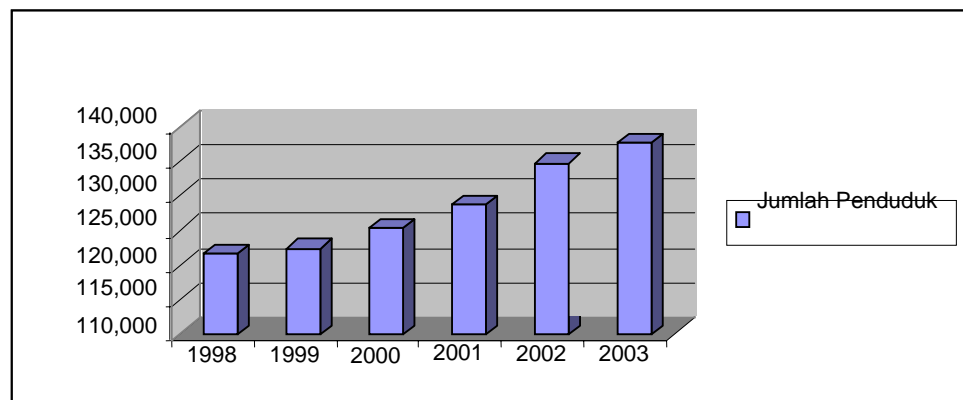
3.3 Karakteristik Penduduk

3.3.1 Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk Kota Pangkalpinang sebesar 137.582 jiwa dengan rata-rata pertumbuhan penduduknya dari tahun 1997 sampai 2003 sebesar 1,7 %. Namun dari tahun 2000 sampai 2003, jumlah penduduk Kota Pangkalpinang mengalami kenaikan sebesar 3.16 %, yaitu dari 125.319 jiwa menjadi 137.582 jiwa. Kenaikan tersebut dapat dikaitkan sebagai nilai pertumbuhan yang cukup tinggi dibanding rata-rata pertumbuhan selama kurun waktu 5 tahun terakhir.

Kenaikan tersebut dapat dikatakan sebagai nilai pertumbuhan yang tinggi dibandingkan rata-rata pertumbuhan selama kurun waktu 5 tahun terakhir. Hal

tersebut selain dipengaruhi oleh faktor alami juga besar kemungkinan dipengaruhi oleh faktor migrasi penduduk. Hal ini memungkinkan mengingat adanya peningkatan status Kota Pangkalpinang menjadi ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Sehingga peningkatan status kota tersebut sebagai salah satu faktor penarik terjadinya migrasi masuk ke Kota Pangkalpinang. Dengan memperhatikan hal tersebut serta kecenderungan pertumbuhan jumlah penduduk, maka bisa diprediksikan pertumbuhan jumlah penduduk di Kota Pangkalpinang akan tinggi ditahun-tahun mendatang. Berikut perkembangan jumlah penduduk Kota Pangkalpinang.



Sumber: Pangkalpinang Dalam Angka Tahun 2003

GAMBAR 3.2
DIAGRAM BATANG PERKEMBANGAN JUMLAH PENDUDUK
DI KOTA PANGKALPINANG TAHUN 1998-2003

3.3.2 Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk Kota Pangkalpinang yang memiliki luas wilayah sebesar 89,4 km² adalah 1.539 jiwa/km². Kepadatan tertinggi terdapat di

Kecamatan Taman Sari yaitu sebesar 9,699 jiwa/km² dan terendah adalah Kecamatan Gerunggang yaitu 756 jiwa/km². Jumlah, kepadatan dan distribusi penduduk Kota Pangkalpinang ditunjukkan pada tabel berikut:

TABEL III.3
KEPADATAN PENDUDUK TIAP KECAMATAN
DI KOTA PANGKALPINANG

NO	KECAMATAN	LUAS KM ²	JUMLAH KEL	JUMLAH PNDDK (JIWA)	KEPADATAN PNDDK (JIWA/KM)
1	2	3	4	5	6
1	Pangkalbalam	6.56	9	29,068	4,431
2	Taman Sari	1.33	4	12,900	9,699
3	Rangkui	7.87	6	34,956	4,442
4	Bukit Intan	36.54	9	32,596	892
5	Gerunggang	37.1	7	28,062	756
	Jumlah	89.4	35	137,582	1,539

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka Tahun 2003

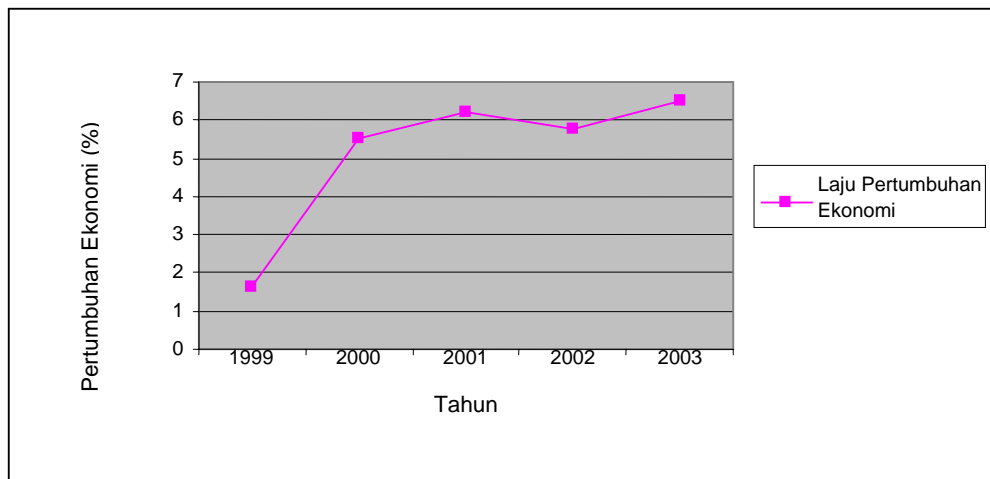
3.4 Kondisi Perekonomian Kota Pangkalpinang

3.4.1 Laju Pertumbuhan Ekonomi

Menginjak tahun kedua krisis ekonomi, secara umum hampir semua sektor mengalami penurunan, meskipun ada sebagian sektor ekonomi yang tetap mengalami peningkatan. Secara agregat pertumbuhan ekonomi pada tahun 1999 tersebut, menunjukkan tingkat pertumbuhan yang relatif kecil yaitu 1,64 %. Memasuki era otonomi daerah pada tahun 2001 dan terbentuknya propinsi baru dengan Kota Pangkalpinang sebagai ibukotanya, maka pergerakan ekonomi semakin meningkat hingga mencapai 6,23 %.

Pada tahun 2003 mulai terjadi perbaikan ekonomi dengan tingkat pertumbuhan ekonomi sebesar 6,53 % kondisi ini cukup menggembirakan karena mengidentifikasikan bahwa perekonomian Kota Pangkalpinang mulai bergerak

ke arah yang positif setelah tahun sebelumnya terjadi penurunan tingkat pertumbuhan ekonomi yakni hanya sebesar 5,78 %. Berikut perkembangan laju pertumbuhan ekonomi Kota Pangkalpinang tahun 1999-2003.



Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2003

GAMBAR 3.3
GRAFIK LAJU PERTUMBUHAN EKONOMI ATAU PDRB
KOTA PANGKALPINANG ATAS DASAR HARGA KONSTAN 1993
MENURUT LAPANGAN USAHA, 1999-2003

3.4.2 Perkembangan dan Kontribusi Sektor Ekonomi

Perekonomian agregat Kota Pangkalpinang dipengaruhi oleh kontribusi dan pertumbuhan nilai-nilai sektoralnya. Jika didasarkan pada struktur PDRB, sektor ekonomi dapat digolongkan ke dalam 9 jenis sektor/lapangan usaha. Berikut tabel kontribusi sektor-sektor ekonomi terhadap PDRB Kota Pangkalpinang:

TABEL III.4
KONTRIBUSI SEKTOR-SEKTOR EKONOMI TERHADAP PDRB
KOTA PANGKALPINANG TAHUN 1999-2003

NO	SEKTOR	TAHUN				
		1999	2000	2001	2002	2003
1	2	3	4	5	6	7
1	Pertanian	13.12	13.27	13.50	12.60	12.08
2	Pertambangan & Penggalian	0	0	0	0	0
3	Industri Pengolahan	12.01	12.45	12.31	12.21	11.85
4	Listrik, Gas dan Air minum	0.85	0.81	0.97	0.98	1.10
5	Bangunan/Kontruksi	7.75	8.08	8.79	9.11	9.48
6	Perdagangan, Hotel & Rest	20.45	21.12	21.22	21.91	22.88
7	Pengangkutan & Komunikasi	11.42	11.20	10.80	10.64	10.53
8	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	15.77	15.38	15.11	15.12	15.04
9	Jasa-jasa	18.63	17.69	17.65	17.43	17.05
Jumlah		100	100	100	100	100

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2003

Dari tabel di atas terlihat bahwa sektor perdagangan, hotel dan restoran, sektor yang kontribusinya terus mengalami peningkatan dari tahun 1999 sampai dengan tahun 2003. Selain sektor perdagangan, sektor yang terus mengalami peningkatan adalah sektor bangunan, sektor pertanian terus mengalami penurunan sejak tahun 2002. Sementara sektor satu-satunya sektor yang tidak memberikan kontribusi sama sekali adalah sektor pertambangan dan dan penggalian. Hal ini disebabkan semakin terbatasnya lahan pertambangan di daerah ini.

3.4.2 Kegiatan Ekonomi

Kota Pangkalpinang memiliki beberapa komoditi yang dapat diandalkan untuk meningkatkan pendapatan daerah. Secara umum komoditi yang dihasilkan selama tahun 2003 cukup beragam jika dilihat dari jenis-jenis industri serta mampu memberikan nilai investasi yang cukup signifikan.

a) Sektor Pertanian

Terdapat beberapa sub sektor yang tergolong ke dalam sektor pertanian yaitu sub sektor perikanan, sub sektor pertanian tanaman pangan, sub sektor kehutanan, perternakan dan sub sektor perkebunan. Di Kota Pangkalpinang hasil sektor pertanian hampir semua berasal dari sub sektor perikanan dengan produksi terbesar berasal dari penangkapan ikan di laut. Saat ini sedang diupayakan budidaya perikanan tambak dengan produksi udang dan kepiting. Kedua jenis komoditi ini merupakan komoditi yang menjanjikan untuk tujuan ekspor.

b) Sektor Industri Pengolahan

Jika memperhatikan kontribusi sektor industri pengolahan terhadap PDRB, nilai kontribusi sektor ini pada tahun 2003 sebesar 11,85 % mengalami penurunan dibanding tahun-tahun sebelumnya. Industri pengolahan di Kota Pangkalpinang memanfaatkan potensi baik yang ada di dalam Kota Pangkalpinang maupun wilayah sekitarnya (Kabupaten Bangka) yang meliputi potensi perikanan, perkebunan, pertanian dan pertambangan.

Sebenarnya industri ini mempunyai prospek yang baik dimasa mendatang. Peluang industri ikan dari hasil tangkapan di laut mempunyai prospek yang menjanjikan karena Kota Pangkalpinang sekarang ini telah memiliki Pelabuhan Pendaratan Ikan (PPI). Peluang industri pengolahan dari produk pertanian, perkebunan dan pertambangan yang hampir seluruhnya dihasilkan di wilayah sekitarnya memungkinkan untuk diolah lebih lanjut dalam kawasan industri Kota Pangkalpinang yang dilengkapi dengan infrastruktur seperti pelabuhan dan jalan.

c) Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran

Salah satu sektor kegiatan ekonomi yang tergolong memiliki kontribusi terbesar terhadap perkembangan perekonomian Kota Pangkalpinang adalah sektor perdagangan. Dalam struktur ekonomi Kota Pangkalpinang, sektor perdagangan merupakan sektor yang sangat signifikan tingkat kontribusinya dengan nilai sebesar 22,88 % dari total produksi daerah yang dalam hal ini ditunjukkan dengan nilai PDRB.

3.5 Kondisi Sistem Transportasi

3.5.1 Sistem Transportasi

Sistem transportasi wilayah Kota Pangkalpinang adalah transportasi darat, laut, dan udara. Keberadaan jaringan transportasi tersebut pada hakekatnya adalah untuk mengoptimalkan pergerakan barang dan jasa antar wilayah, hubungan fungsional dari sistem-sistem pusat-pusat perkotaan/kegiatan dan hubungan fungsional antar pusat dan wilayah hinterlandnya.

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi merupakan hal yang penting untuk mendorong pertumbuhan daerah. Letak Kota Pangkalpinang berada pada posisi geografis yang cukup memungkinkan pengembangan sarana dan prasarana transportasi. Pengembangan kegiatan transportasi darat di Kota Pangkalpinang tidak dapat dilepaskan dari ketersediaan sarana dan prasarana, dalam pengembangan struktur wilayah.

3.5.2 Transportasi Darat

Sistem transportasi di Kota Pangkalpinang terutama jaringan jalan menghubungkan antar wilayah aksesnya cukup mendukung maupun sebagai transit sebelum Pulau Bangka. Dalam pengembangan sistem sarana dan prasarana transportasi dilakukan dengan peningkatan fungsi-fungsi jalan sesuai dengan kebutuhan dan peningkatan fungsi kota sebagai ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung.

Keadaan jalan tersebut akan mempercepat perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang, kondisi yang cukup strategis ini menyebabkan Kota Pangkalpinang merupakan salah satu simpul kegiatan perekonomian di Kepulauan Bangka Belitung. Namun demikian peningkatan kualitas jalan utama kota perlu terus dilakukan karena tidak saja dapat memperlancar kegiatan distribusi barang dan jasa tetapi juga untuk memajukan sektor pariwisata Kota Pangkalpinang.



Sumber : Hasil Survei 2005

GAMBAR 3.4
JALAN DALAM KOTA PANGKALPINANG

Struktur jaringan jalan di Kota Pangkalpinang diklasifikasikan menjadi:

- 1) Jalan arteri primer
- 2) Jalan kolektor sekunder
- 3) Jalan lokal sekunder

Jaringan jalan regional yang melayani kota dengan ibukota kecamatan di Kota Pangkalpinang secara fungsional termasuk kategori jalan kolektor skunder. Panjang jaringan jalan yang terdapat di Kota Pangkalpinang menurut data tahun 2003 cenderung stagnan bila dibandingkan tahun sebelumnya terutama untuk jenis hotmix, lapen, tapyt dan jalan batu pecah dengan total panjang jalan adalah 250.596 km. Kondisi jaringan jalan di Kota Pangkalpinang sebagian besar dalam kondisi baik. Berikut data panjang jalan di Kota Pangkalpinang menurut lapisan permukaan:

TABEL III.5
PANJANG JALAN DI KOTA PANGKALPINANG
MENURUT LAPISAN PERMUKAAN, TAHUN 2003

NO	JENIS JALAN	PANJANG JALAN
1	2	3
1	Jalan Hotmix	103.821
2	Jalan Lapen	136.965
3	Jalan Tapyt	6.016
4	Jalan Batu Pecah	1.147
5	Jalan Tanah Puru	2.647
Jumlah		250.596

Sumber : Dinas PU Kota Pangkalpinang 2004

Di ruas-ruas jalan yang terdapat terdapat di Kota Pangkalpinang tersebut setiap hari dilintasi berbagai jenis kendaraan angkutan pribadi, angkutan umum dan angkutan milik perusahaan. Adapun transportasi di Kota Pangkalpinang telah dilayani oleh angkutan umum, baik itu angkutan dalam trayek tetap dan teratur yang tersendiri dari AKDP, angkutan kota, angkutan pedesaan maupun angkutan yang tidak dalam trayek seperti becak motor. Jika dilihat kebutuhan akan

pelayanan jasa transportasi di Kota Pangkalpinang baik angkutan orang maupun angkutan barang, maka peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi di dalam Kota Pangkalpinang sangat penting di dalam menunjang aktivitas suatu sistem transportasi perkotaan. Karena hal ini akan merangsang perkembangan segala aktivitas sosial ekonomi dan pembangunan Kota Pangkalpinang, untuk angkutan umum di Kota Pangkalpinang menurut data terakhir tahun 2003 terdapat 137 angkutan umum yang dimiliki oleh 17 perusahaan otobis (PO) termasuk Perum DAMRI, yang mempunyai rute penghubung antar kota propinsi dengan kecamatan. Berikut daftar trayek AKDP yang beroperasi melalui Kota Pangkalpinang.

TABEL III.6
DAFTAR TRAYEK ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROPINSI
(AKDP) KOTA PANGKALPINANG
TAHUN 2004

NO	TRAYEK /TUJUAN	JUMLAH KENDARAAN	PANJANG (KM)
1	2	3	4
1	Terminal Kamp. Keramat- Mentok	10	73
2	Terminal Kamp. Keramat- Jebus	8	80
3	Terminal Kamp. Keramat- Tempilang	10	80
4	Terminal Kamp. Keramat- Permis	10	80
5	Terminal Kamp. Keramat- Jelutung	6	80
6	Terminal Kamp. Keramat- Ranggung	6	80
7	Terminal Kamp. Keramat- Payung	5	80
8	Terminal Kamp. Keramat- Bedengung	7	80
9	Terminal Kamp. Keramat- Munggu	4	40
10	Terminal Kamp. Keramat- Puput	3	30
11	Terminal Kamp. Keramat- Penagan	8	54
12	Terminal Kamp. Keramat- Kotawaringin	3	60
13	Terminal Kamp. Keramat- Kundi/Saing	2	60
14	Terminal Kamp. Keramat- Buyan	1	60
15	Terminal Kamp. Keramat- Tanjung Nyiur	2	60
16	Terminal Kamp. Keramat- Kayu Arang	2	70
17	Terminal Kamp. Keramat- Tusuk Tulang	1	56
18	Terminal Kamp. Keramat- PK. Beras	2	56
19	Terminal Kamp. Keramat- Penyampak	2	60
20	Terminal Kamp. Keramat- Malik Kerakas	2	60
21	Terminal Kamp. Keramat- Sarang Mandi	3	40
22	Terminal Kamp. Keramat- Irat	3	70
23	Terminal Kamp. Keramat- Mentik	1	70
24	Terminal Selindung - Belinyu	5	60
25	Terminal Selindung - Sungailiat	10	20
26	Terminal Girimaya - Toboali	5	138
27	Terminal Girimaya - Nyelanding	3	60
28	Terminal Girimaya - Lubuk Besar	2	170
29	Terminal Girimaya - Koba	1	58
30	Terminal Girimaya - Payung	10	50
JUMLAH		137	

Sumber : Dinas Perhubungan Propinsi Bangka Belitung 2004

Sedangkan untuk angkutan umum dalam kota dilayani oleh mobil angkutan kota. Menurut data jumlah trayek angkutan umum dalam kota sebanyak yaitu 8 trayek. Berikut daftar trayek angkutan umum dalam kota yang beroperasi di Kota Pangkalpinang beserta jumlah armada pada tahun 2004:

TABEL III.7
TRAYEK ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA
YANG BEROPERASI DI KOTA PANGKALPINANG
TAHUN 2004

No	Rute Trayek	Panjang Rute (KM)	Jumlah Armada	Kepemilikan
1	2		3	4
1	Terminal Angkota - Air Itam-Sampur	9.6	100	perorangan
2	Terminal Angkota - Airport	5.8	68	perorangan
3	Terminal Angkota - Terminal Kamp. Keramat Via Jalan Mentok	3.1	160	perorangan
4	Terminal Angkota - Terminal Grimaya	3.5	70	perorangan
5	Terminal Angkota - Bukit Merapin	4.4	95	perorangan
6	Terminal Angkota - Pangkalbalam	6.05	180	perorangan
7	Terminal Angkota - Terminal Kamp. Keramat Via Jalan Selan	5.2	50	perorangan
8	Terminal Angkota - Selindung	5.7	80	perorangan
JUMLAH		43.35	803	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang Tahun 2004

Adapun untuk jenis angkutan umum pedesaan, yang melayani masyarakat pedesaan dilayani oleh trayek angkutan umum pedesaan yaitu:

TABEL III.8
TRAYEK ANGKUTAN PEDESAAN DI KOTA PANGKALPINANG

No	Rute Trayek	Panjang Rute	Jumlah Armada	Kepemilikan
1	2		3	4
1	Terminal Kamp Keramat - Terak	13	10	perorangan
2	Terminal Angkota - Air Mesu	12.5	8	perorangan
3	Terminal Angkota - Batu Belubang	12	7	perorangan
	Terminal Selindung - Merawang	3	6	
JUMLAH		40.5	31	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang Tahun 2004

Untuk jenis kendaraan pribadi, jumlah kendaraan roda 4 dan roda 2 yang ada di Kota Pangkalpinang dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL III.9
JUMLAH KENDARAAN RODA EMPAT DAN RODA DUA
DI KOTA PANGKALPINANG, TAHUN 2001-2003

No	Jenis Kendaraan		Jumlah		
			2001	2002	2003
1	2		3	4	5
I Kendaraan Roda Empat					
1	Mobil Bus		1,883	930	6,261
2	Mobil Truk		1,206	3,682	4,019
3	Mobil Sedan		870	936	973
4	Mobil Oplet		314	826	828
5	Mobil Pick Up		1,487	4,516	4,873
6	Mobil Jeep		391	1,214	1,262
II Kendaraan Roda Dua					
1	Sepeda Motor		36,129	111,074	125,148

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2003

3.5.3 Transportasi Laut

Pintu gerbang perhubungan laut di Kota Pangkalpinang adalah Pelabuhan Pangkalbalam, yang dikelola oleh PT. (persero) Pelindo II cabang Pangkalbalam. Selama tahun 2003 lalu lintas kapal laut melalui pelabuhan ini sebanyak 1.600 unit, yang berasal dari luar negeri dan antar pulau. Jumlah penumpang yang berangkat tercatat sebanyak 59.722 orang dan penumpang yang turun sebanyak 58.346 orang. Sedangkan barang yang dibongkar sebanyak 533.381 ton dan yang dimuat

sebanyak 221.768 ton. Berikut jumlah lalu lintas barang dan penumpang yang melalui Pelabuhan Pangkalbalam:

TABEL III.10
LALU LINTAS BARANG DAN PENUMPANG
DI PELABUHAN PANGKALBALAM KOTA PANGKALPINANG
TAHUN 1997-2003

No	Tahun	Penumpang		Barang	
		Turun	Naik	Bongkar	Muat
1	2	3	4	5	6
1	2003	48,720	45,060	433,015	208,787
2	2002	66,518	64,483	368,762	280,975
3	2001	101,023	96,616	455,677	325,098
4	2000	92,916	91,399	533,381	221,768
5	1999	56,993	61,849	599,476	172,202
6	1998	219,816	252,137	940,136	930,301
7	1997	22,857	27,874	419,608	100,367

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka Tahun 2003

3.5.4 Transportasi Udara

Selain transportasi darat dan laut, transportasi lainnya menuju Kota Pangkalpinang adalah transportasi udara. Transportasi udara tercepat di Kota Pangkalpinang adalah melalui Bandar Udara Depati Amir. Dengan perubahan status kota sebagai ibukota propinsi, tidak menutup kemungkinan rute penerbangan akan bertambah seperti ke Tanjung Pandan, Palembang, Batam, Singapore dan Malaysia. Dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya frekuensi penerbangan pada tahun 2003 mengalami peningkatan. Dalam lima tahun terakhir frekuensi penerbangan setiap tahun cenderung menurun, dimana sejak tahun 1997 terjadi penurunan yang cukup berarti hingga mencapai - 19,8 % dan ditahun 2000 penurunan yang terjadi adalah sebesar - 9,98%. Tetapi sebaliknya dipenghujung

tahun 2002 tercatat frekuensi penerbangan mengalami peningkatan sebesar 20,34 % dan 9,43 % ditahun 2003. Berikut jumlah lalu lintas barang dan penumpang yang melalui Bandar Udara Depati Amir:

TABEL III.11
LALU LINTAS BARANG DAN PENUMPANG
DI BANDAR UDARA DEPATI AMIR KOTA
PANGKALPINANG
TAHUN 1999-2003

No	Tahun	Penumpang		Barang	
		Turun	Naik	Bongkar	Muat
1	2	3	4	5	6
1	2003	169,007	170,738	982,673	769,760
2	2002	117,580	117,107	863,036	531,746
3	2001	91,300	91,300	1,224,518	1,103,368
4	2000	67,962	66,715	906,701	795,586
5	1999	61,177	64,401	784,600	769,644

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka Tahun 2003

3.6 Tinjauan Umum Terminal Angkutan Umum Di Kota Pangkalpinang

Untuk menampung kendaraan angkutan umum penumpang di wilayah Kota Pangkalpinang maupun yang berasal dari luar Kota Pangkalpinang, pemerintah kota menyiapkan 4 terminal angkutan umum yang terdiri dari 1 angkutan dalam kota dan 3 angkutan umum regional.

3.6.1 Terminal Angkutan Umum dalam Kota

Terminal ini merupakan terminal tipe C, yang berfungsi untuk menampung jaringan trayek dalam Kota Pangkalpinang. Secara administrasi terminal penumpang ini terletak di Kelurahan Pasir Putih Kecamatan Rangkui. Terminal ini terletak di pusat Kota Pangkalpinang tepatnya di bawah pusat

perbelanjaan (*mall*) Ramayana. Terminal ini dulunya merupakan terminal induk Kota Pangkalpinang, namun karena meningkatnya aktivitas transportasi kota terminal tidak dapat lagi menampung volume kendaraan yang terus meningkat dari tahun ke tahun..

Keadaan terminal ini sangat memprihatinkan karena tidak berfungsi dengan baik sehingga terminal ini tidak layak lagi dikatakan sebagai terminal karena:

- Luas lahan terminal yang terlalu sempit karena tersita oleh lahan untuk pembangunan pusat perbelanjaan Ramayana.
- Tidak adanya fasilitas prasarana umum yang menunjang fungsinya sebagai terminal.
- Tidak adanya areal parkir semestinya bagi angkutan umum
- Areal parkir pada terminal sebagian besar tersita oleh pedagang kaki lima (PKL) serta bercampur dengan pasar lama.
- Kurangnya peran petugas dalam pengaturan kendaraan angkutan umum dalam kota sehingga membuat arus dan sirkulasi kendaraan menjadi tidak teratur.

3.6.2 Terminal Selindung

Terminal ini didisain menjadi terminal tipe B, yang berfungsi untuk menampung kendaraan angkutan umum penumpang yang berasal dari luar Kota Pangkalpinang, terutama angkutan umum yang berasal dari arah Sungailiat Kabupaten Bangka Induk. Terminal yang dibangun pada tahun 1998 ini terletak di Jalan Komala Kelurahan Selindung Baru Kecamatan Pangkalbalam. Namun

terminal ini kurang berfungsi dengan baik dikarenakan jarak terminal yang terlalu jauh dari ruas jalan utama yaitu ± 600 meter dan jalan keluar masuk terminal tersebut melalui ruas jalan yang sama sehingga para pengemudi dan penumpang lebih memilih dan menurunkan penumpang pada persimpangan memasuki terminal tersebut. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang menunjukkan terjadi penurunan jumlah penumpang dari tahun ke tahun. Berikut perkembangan jumlah arus penumpang yang masuk ke terminal Selindung:

TABEL III.12
LALU LINTAS ARUS PENUMPANG YANG MELALUI
TERMINAL SELINDUNG

No	BULAN	ARUS PENUMPANG	
		KELUAR	MASUK
1	2	3	4
1	Januari	8000	10500
2	Februari	9000	9600
3	Maret	8500	9000
4	April	5500	6500
5	Mei	7000	8700
6	Juni	5500	6100
7	Juli	9000	11000
8	Agustus	6700	8000
9	September	6300	7500
10	Oktober	5000	6400
11	November	7500	8500
12	Desember	7000	8000
Jumlah Tahun 2003		85000	99800
Tahun 2002		227527	204592
Tahun 2001		538990	529008

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2003

Pada dasarnya kinerja terminal tidak terlepas dari kondisi fisik yaitu fasilitas yang ada di terminal, sebab kondisi ini mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh pengguna. Jika kondisi fisik baik, akan makin banyak orang yang bersedia menggunakan terminal sebagai fasilitas perpindahan moda angkutan. Adapun fasilitas-fasilitas yang ada di terminal Selindung adalah:

- Kantor UPT Terminal

- Locket
- Musholla
- WC umum
- Pos TPR
- Tempat Parkir Kendaraan

3.6.3 Terminal Girimaya

Terminal Girimaya berfungsi untuk menampung kendaraan angkutan umum penumpang yang berasal dari luar Kota Pangkalpinang, terutama angkutan umum yang berasal dari arah Toboali Kabupaten Bangka Selatan dan Koba Kabupaten Bangka Tengah. Terminal yang dibangun pada tahun 1998 ini terletak di Jalan Girimaya Kelurahan Girimaya Kecamatan Bukit Intan. Terminal ini didisain sebagai terminal tipe B dan mempunyai pemasalahan yang hampir sama dengan terminal Selindung yakni letaknya yang terlalu jauh dari jalan utama, akan tetapi terminal masih bisa berfungsi sebagai sebuah terminal. Berikut jumlah arus penumpang yang masuk ke dalam terminal Girimaya:

TABEL III.13
LALU LINTAS ARUS PENUMPANG YANG MELALUI
TERMINAL GIRIMAYA

No	BULAN	ARUS PENUMPANG	
		KELUAR	MASUK
1	2	3	4
1	Januari	26389	21172
2	Februari	21431	20652
3	Maret	21526	20871
4	April	22613	19980
5	Mei	22760	20789
6	Juni	24650	20190
7	Juli	26105	22103
8	Agustus	27173	24167
9	September	22201	20269
10	Oktober	23167	21246
11	November	24009	20367
12	Desember	26039	22267
Jumlah Tahun 2003		288063	254073
Tahun 2002		407183	378386
Tahun 2001		360135	336461

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2003

Adapun fasilitas yang ada di terminal Girimaya adalah:

- Kantor UPT terminal
- Locket

- Musholla
- WC umum
- Pos TPR
- Tempat parkir kendaraan

3.6.4 Terminal Kampung Keramat

Terminal Kampung Keramat berfungsi untuk menampung kendaraan angkutan umum penumpang yang berasal dari luar Kota Pangkalpinang, terutama angkutan umum yang berasal dari arah Mentok Kabupaten Bangka Barat. Terminal yang dibangun pada tahun 1998 ini terletak di Jalan Mentok Kelurahan Kampung Keramat Kecamatan Rangkui. Terminal ini merupakan terminal tipe B, terminal ini relatif lebih baik bila dibandingkan dengan tiga terminal diatas.

Adapun lalu lintas arus penumpang yang melalui terminal Kampung Keramat adalah sebagai berikut:

TABEL III.14
LALU LINTAS ARUS PENUMPANG YANG MELALUI
TERMINAL KAMPUNG KERAMAT

No	BULAN	ARUS PENUMPANG	
		KELUAR	MASUK
1	2	3	4
1	Januari	14700	12505
2	Februari	13150	12026
3	Maret	12220	11550
4	April	12350	11370
5	Mei	16350	15050
6	Juni	15512	12825
7	Juli	14560	13625
8	Agustus	13245	12715
9	September	12697	10625
10	Oktober	13515	12450
11	November	16355	15150
12	Desember	15457	12332
Jumlah Tahun 2003		170111	152223
Tahun 2002		199455	175126
Tahun 2001		179688	159247

Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2003

Adapun fasilitas-fasilitas yang ada di terminal Kampung Keramat adalah:

- Kantor UPT terminal
- Locket
- Musholla
- WC umum
- Pos TPR
- Tempat parkir kendaraan.

Selain terminal fasilitas dan prasarana angkutan umum di Kota Pangkalpinang juga dilengkapi dengan shelter/halte bus. Di Kota Pangkalpinang, fasilitas pemberhentian ini sudah tersedia namun sedikit sekali jumlahnya yaitu 7

buah yang terletak di Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Syafri Rahman, Jalan Semabung, serta Jalan Mentok. Namun halte disini tidak berfungsi sebagai mana mestinya sebuah halte karena kebanyakan pengemudi menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat sesuai dengan keinginan penumpang.

BAB IV

ANALISIS PENYEBAB KURANG MAKSIMALNYA PEMANFAATAN TERMINAL

4.1 Analisis Sistem Aktivitas

Sistem aktivitas merupakan bagian-bagian tata guna lahan kota yang saling berinteraksi antara satu sama lain hingga membentuk jaringan hubungan yang utuh dan memberikan dampak bagi pertumbuhan dan perkembangan kota. Jenis tata guna lahan yang berbeda seperti permukiman, pendidikan, perkantoran dan komersial mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda antara satu sama lain. Berkembangnya suatu kota, pasti berpengaruh terhadap pola kehidupan

masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan, termasuk diantaranya dalam bidang transportasi yaitu berpengaruh terhadap pola pergerakan dan perjalanan masyarakat.

Kota Pangkalpinang merupakan daerah yang cukup berkembang dengan segala aktivitas sosial ekonomi, sehingga sangat berpengaruh juga kepada perkembangan sistem transportasinya. Apabila melihat Kota Pangkalpinang yang telah berubah status menjadi ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung yang baru terbentuk, Kota Pangkalpinang mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting sebagai pusat pengembangan pembangunan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung yang meliputi pusat pemerintahan, pusat perdagangan, industri dan pusat pelayanan sosial seperti pendidikan, kesehatan serta distribusi barang dan jasa. Untuk aktivitas sosial ekonomi Kota Pangkalpinang tidak terlepas dari aspek internal yaitu Kota Pangkalpinang sendiri dan aspek eksternal yaitu Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Peran ⁷⁷ Pangkalpinang adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan sosial ekonomi serta perdagangan dan jasa, terlihat dengan berkembangnya pusat-pusat perdagangan seperti mall, pasar serta pertokoan yang dibangun di wilayah ini. Pusat-pusat perdagangan dan pertokoan tersebut dibangun tersebar di wilayah Kota Pangkalpinang terutama pada sepanjang jalan-jalan utama kota. Sedangkan untuk pelayanan kesehatan, Kota Pangkalpinang dijadikan sebagai orientasi bagi masyarakat Bangka Belitung untuk berobat, karena di kota ini terdapat rumah sakit berskala besar yang mempunyai fasilitas cukup lengkap yaitu Rumah Sakit Bakti Timah (RSBT) yang dikelola oleh

yayasan PT. Timah dan Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) milik pemerintah Kota Pangkalpinang.

Untuk skala Kota Pangkalpinang juga berperan sebagai pusat pelayanan aktivitas sosial ekonomi, hal ini ditunjukkan dengan keberadaan pasar pembangunan yang terletak di pusat Kota Pangkalpinang. Pasar ini berfungsi sebagai tempat perdagangan yang tidak hanya melayani skala lokal atau memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Pangkalpinang saja, akan tetapi skala regional yang melayani masyarakat dari luar kota. Selain keberadaan pasar, kegiatan lain yang ada di pusat kota yaitu adanya terminal induk untuk angkutan dalam kota yang lokasinya berdekatan dengan pusat perdagangan tersebut diatas sehingga aktivitas yang ada di pusat kota semakin padat. Berdasarkan aktivitas penduduk dan pergerakan penduduk di Kota Pangkalpinang dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa dan jika dilihat intensitas aktivitas penduduknya adalah cenderung berada di pusat kota hal ini terjadi karena memang sarana penunjang aktivitas tersebut kebanyakan berada di pusat kota seperti keberadaan pasar dan perkantoran swasta, selain itu akses ke pusat kota sangat mudah karena dilayani oleh transportasi angkutan umum dan kondisi jalan yang baik.

Selain perdagangan dan jasa, aktivitas yang berkembang di wilayah Kota Pangkalpinang yaitu kegiatan industri. Industri yang berkembang di wilayah ini adalah industri sedang dan menengah yang berkonsentrasi ke industri pengolahan, terutama untuk mengolah hasil-hasil pertanian khususnya perikanan. Industri-industri ini berkembang di daerah Kecamatan Pangkalbalam tepatnya di sekitar

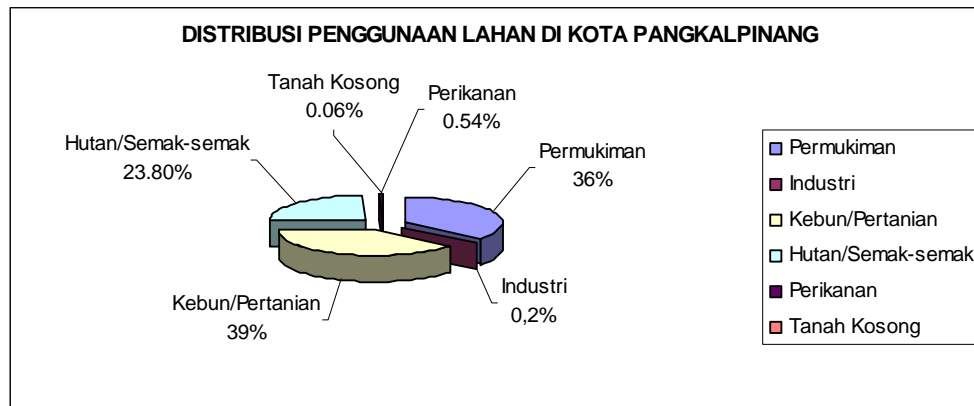
wilayah Pelabuhan Pangkalbalam. Untuk industri besar belum banyak berkembang di Kota Pangkalpinang hal ini berkaitan dengan belum banyaknya minat investor untuk menanamkan modalnya dalam skala besar. Untuk aktivitas yang relatif tetap fungsinya adalah pusat administrasi dan pemerintahan yang ada di Kecamatan Bukit Intan. Kegiatan pemerintahan di Kota Pangkalpinang terbagi menjadi menjadi dua yaitu kegiatan pemerintahan Propinsi Bangka Belitung dan Kota Pangkalpinang. Aktivitas pusat pemerintahan Propinsi Bangka Belitung terletak di kawasan Air Itam yang merupakan wilayah pengembangan baru sejak terbentuknya propinsi. Sedangkan untuk pusat pemerintahan kota terletak di kawasan Girimaya. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada peta sistem aktivitas berikut. Bila kondisi seperti yang terlihat pada gambar peta 4.1 di bawah, dapat disimpulkan bahwa kecenderungan aktivitas masyarakat yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang ada di pusat kota, maka dengan sendirinya pusat kota akan menimbulkan tarikan dan bangkitan pergerakan yang lebih tinggi. Hal ini disebabkan oleh keberadaan sarana dan prasarana penunjang yang di pusat kota yang cukup lengkap, sehingga masyarakat lebih memilih untuk tinggal di pusat kota karena semua kebutuhan dapat dipenuhi dengan mudah. Kondisi ini bila dikait dengan keberadaan terminal angkutan umum regional yang ada di wilayah ini yang lokasinya terletak di pinggir kota sangat kurang menguntungkan bagi perkembangan terminal. Para pengguna angkutan umum enggan untuk masuk ke terminal karena sepi dan jauh dari pusat kegiatan kota. Keberadaan terminal sebagai sarana transportasi sangat dipengaruhi oleh aktivitas masyarakat yang ada, karena terminal merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal seharusnya terletak pada lokasi yang potensial sebagai bangkitan dan tarikan

perjalan. Lokasi yang potensial sebagai tempat bangkitan dan tarikan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan *mixed use*, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus seperti kegiatan yang ada dipusat Kota Pangkalpinang. Namun karena keterbatasan lahan serta padatnya aktivitas di pusat kota sangat sulit untuk meletakkan terminal di lokasi yang strategis seperti pusat kota. Melihat kondisi seperti ini, perlu dilakukan upaya-upaya oleh pemerintah Kota Pangkalpinang untuk membuat pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir kota sebagai penyeimbang kegiatan selama ini terkonsentrasi di pusat kota, sehingga terjadi pusat-pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir Kota Pangkalpinang yang menjadi arah pengembangan kota. Dengan adanya perkembangan aktivitas baru di wilayah pinggir kota ini, diharapkan aktivitas terminal angkutan umum regional yang ada, bisa lebih berkembang dan mampu mengerakkan aktivitas perekonomian di wilayah sekitar terminal yang pada akhirnya dapat meningkat perekonomian kota secara keseluruhan.

4.1.1 Analisis Penggunaan Lahan

Pemanfaatan ruang didasarkan atas pertimbangan dari tata guna lahan, pola aktivitas dan mobilisasi penduduk, keberadaan jaringan transportasi, persebaran dan ketersediaan fasilitas dan utilitas, potensi, kendala limitasi fisik alam. Penggunaan tanah merupakan proses dinamis yang menggambarkan kegiatan penduduk di daerah bersangkutan. Berdasarkan luas wilayah Kota Pangkalpinang sebesar ± 8.940 ha, pola pemanfaatan penggunaan lahan terbentuk oleh aktivitas kota atau dalam pengertian lain dominasi kegiatan akan membentuk

pola pemanfaatan ruangnya. Bila dilihat distribusi penggunaan lahan di Kota Pangkalpinang secara umum terdiri dari penggunaan lahan untuk permukiman, industri, pertanian, hutan, perikanan serta tanah kosong. Berikut gambar grafik distribusi penggunaan lahan di Kota Pangkalpinang.



Sumber : Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.2
GRAFIK DISTRIBUSI PENGGUNAAN LAHAN
DI KOTA PANGKALPINANG

Melihat gambar grafik 4.2 distribusi penggunaan lahan di atas, dapat disimpulkan bahwa penggunaan lahan di wilayah Kota Pangkalpinang didominasi oleh penggunaan untuk lahan perkebunan dan pertanian yaitu sebesar 39 % dari luas wilayah Kota Pangkalpinang. Kegiatan perkebunan di Kota Pangkalpinang adalah perkebunan rakyat dengan luasan 306 ha, dimana produksi perkebunan yang paling menonjol adalah kelapa, karet, dan lada. Lokasi perkebunan dan pertanian rakyat ini umumnya banyak terdapat di sebelah barat wilayah Kota Pangkalpinang tepatnya di Desa Air Itam Kecamatan Bukit Intan dan Desa Tuatunu Kecamatan Gerunggang. Hampir 70 % penduduk yang tinggal di wilayah Kecamatan Gerunggang bermata pencaharian sebagai petani, selain itu wilayah ini memang dikenal sebagai wilayah yang cukup subur serta tingkat

kepadatan penduduk masih relatif rendah dibandingkan dengan kecamatan-kecamatan lainnya. sehingga masih banyak lahan kosong yang bisa dimanfaatkan untuk bercocok tanam.

Selain untuk pertanian dan perkebunan, penggunaan lahan di Kota Pangkalpinang juga didominasi untuk permukiman. Luas permukiman yang ada di Kota Pangkalpinang adalah 3.196,97 ha atau 36 % dari luas wilayah Kota Pangkalpinang yang semuanya tersebar di 5 kecamatan. Keberadaan permukiman ini sangat penting dalam kaitannya dengan kegiatan transportasi di Kota Pangkalpinang. Kegiatan perumahan dan transportasi merupakan kegiatan yang mempunyai hubungan relatif kuat terhadap komponen kegiatan kota sehingga sulit untuk dipisahkan. Disamping itu keberadaan permukiman sangat penting dalam kaitannya dengan kesejahteraan penduduk dan motivasi penduduk untuk mendapatkan berbagai fasilitas pelayanan yang berkaitan dengan aktivitas sehari-hari. Penduduk dengan kegiatan sehari-harinya bergerak dibidang perdagangan dan jasa maupun kegiatan yang lain, akan berorientasi pada lokasi-lokasi yang dekat dan mempunyai tingkat kemudahan (*aksesibilitas*) pencapaian terhadap lokasi kegiatan tersebut. Pola pemukiman di Kota Pangkalpinang sebagian besar membentuk pola linier sepanjang koridor jalan utama dan sebagian konsentrik di sekitar pusat kecamatan, serta berpola radial di pusat kota. Perkembangan permukiman di Kota Pangkalpinang dimulai dari pusat kota yang merupakan pusat kegiatan perdagangan dan perkantoran serta perkembangannya searah dengan jalan-jalan utama kota yang menuju utara, barat dan selatan. Bila dikaitkan dengan keberadaan ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota

Pangkalpinang, keberadaan permukiman yang merupakan daerah bangkitan pergerakan penduduk sangat berpengaruh terhadap fungsi pemanfaatan terminal. Dari ketiga terminal tersebut, terminal yang terletak di daerah permukiman yang cukup padat yaitu terminal Kampung Keramat. Sedangkan untuk terminal Girimaya terletak pada lokasi penduduk yang sedang dan terminal Selindung terletak pada lokasi permukiman dengan kepadatan rendah. Melihat kondisi ini sudah sewajarnya aktivitas yang ada di terminal Kampung Keramat lebih baik dibandingkan terminal yang lain, karena terminal merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan yang salah satunya adalah daerah permukiman.

Berdasarkan rencana tata ruang wilayah Kota Pangkalpinang tahun 2002-2012 pengembangan sistem permukiman di wilayah Kota Pangkalpinang diarahkan terkonsentrasi di pusat kota dan sub pusat kota. Pusat kota diarahkan untuk permukiman dengan tingkat kepadatan tinggi yaitu di Kecamatan Rangkui dan Taman Sari sementara untuk sub pusat kota seperti Pangkalbalam dan Bukit Intan juga diarahkan untuk kepadatan tinggi juga terutama dipusat sub pusat kota. Untuk lokasi yang berada jauh dari pusat kota dan sub pusat kota akan diarahkan pada permukiman dengan kepadatan sedang. Kebijakan ini tentunya kurang menguntungkan bagi perkembangan terminal angkutan umum regional terutama terminal Selindung dan terminal Girimaya. Kebijakan pembangunan permukiman di wilayah Kota Pangkalpinang seharusnya tersebar keseluruhan wilayah pinggir kota terutama daerah-daerah yang masih kosong atau belum banyak permukiman, ini dilakukan untuk melakukan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Kota

Pangkalpinang sehingga tidak terjadi kepincangan pembangunan antara pusat kota dengan dengan wilayah pinggirnya.

Disamping itu juga lahan di wilayah ini dipergunakan untuk kegiatan industri dan perikanan. Sebagai bagian dari daerah Pulau Bangka yang dikelilingi oleh laut, maka Kota Pangkalpinang yang letaknya berbatasan dengan Laut Cina Selatan menjadikan salah satu daerah sentra produksi ikan laut. Otomatis dengan kegiatan tersebut, penggunaan lahan di Kota Pangkalpinang salah satunya adalah untuk pertambakan. Budidaya pertambakan secara intensif dilakukan di Kecamatan Pangkalbalam dan kawasan Air Itam Kecamatan Bukit Intan. Sedangkan untuk industri yang berkembang di Kota Pangkalpinang adalah industri pengolahan. Kegiatan industri tersebut berada pada kawasan industri yang menempati lahan seluas 1.500 ha. Kawasan ini berada di dekat kawasan Pelabuhan Pendaratan Ikan (PPI) dan Pelabuhan Pangkalbalam. Berbagai bahan baku yang dihasilkan baik dari Kota Pangkalpinang maupun Kabupaten Bangka seperti tangkapan laut, pertanian, perkebunan dan pertambangan diolah dalam kawasan ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta penggunaan lahan Kota Pangkalpinang berikut ini:

4.1.2 Analisis Kependudukan dan Sosial Ekonomi

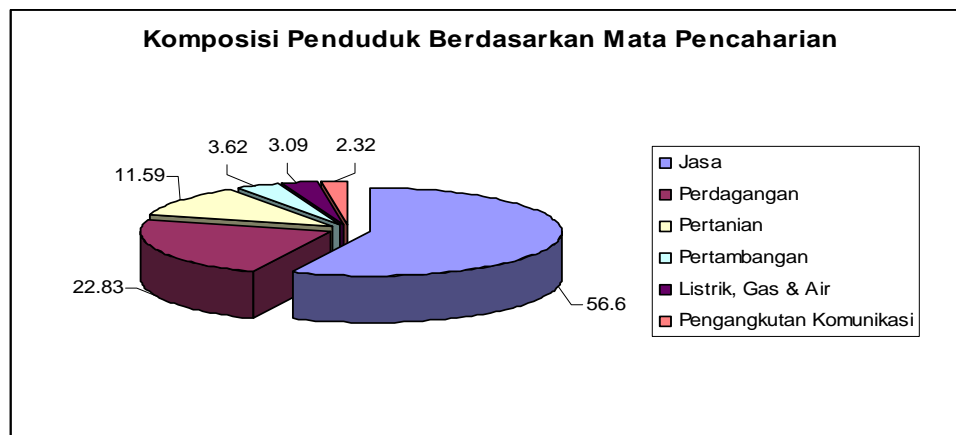
Pesatnya pertumbuhan penduduk dan meningkatnya pertumbuhan ekonomi dengan perkiraan 60 % penduduk bermukim penduduk di kota, membawa pengaruh pada perilaku penduduk yang akhirnya mempengaruhi aktivitas yang mereka lakukan. Perubahan mata pencaharian penduduk yang cenderung ke sektor-sektor non formal seperti industri, perdagangan dan jasa

menyebabkan kebutuhan akan transportasi menjadi meningkat, karena semua sektor mata pencaharian tersebut memerlukan transportasi agar aktivitas mereka menjadi lancar.

Kepadatan penduduk Kota Pangkalpinang yang tinggi terutama di daerah perkotaan mengakibatkan tidak bisa dikembangkan lagi sistem transportasi secara maksimal, sehingga daerah pinggir atau hinterland Kota Pangkalpinang yang merupakan wilayah pengembangan dijadikan wilayah pengembangan transportasi. Pembangunan tiga terminal angkutan umum regional di wilayah perbatasan Kota Pangkalpinang disamping untuk memecahkan permasalahan transportasi dalam kota juga bertujuan untuk mengembangkan wilayah perbatasan kota yang pada akhirnya diharapkan akan mengerak roda perekonomian wilayah tersebut. Menurut Badan Pusat Statistik Kota Pangkalpinang, penduduk Kota Pangkalpinang sampai akhir tahun 2004 berjumlah sekitar 137.582 jiwa dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 1,7 % pertahun dan kepadatan 1.539 jiwa/km. Penduduk Kota Pangkalpinang dari tahun ke tahun cenderung meningkat, selama kurun waktu 5 tahun terakhir, namun terjadi penyebaran penduduk yang tidak merata. Hal tersebut terlihat dari tingkat pertumbuhan, adanya disparitas tingkat kepadatan penduduk antara satu kecamatan dengan kecamatan yang lainnya yang cukup tajam seperti Kecamatan Taman Sari yang kepadatan penduduk mencapai 9.669 jiwa/km, sedangkan Kecamatan Gerunggang hanya kurang lebih 756 jiwa/km.

Bila dilihat dari distribusi penduduk Kota Pangkalpinang yang tidak merata antara satu kecamatan dan kecamatan yang lain membuat pola aktivitas

dan pergerakan juga sangat berbeda antar lokasi. Distribusi kepadatan penduduk seperti ini akan sangat berpengaruh kepada permintaan jasa transportasi, semakin tinggi tingkat kepadatan penduduk semakin tinggi pula permintaan akan jasa transportasi, terutama permintaan atas jasa angkutan umum. Sedangkan komposisi penduduk Kota Pangkalpinang dilihat dari aspek mata pencaharian sebagian besar mencari nafkah dari sektor jasa, perdagangan dan keuangan serta lain-lain. Berikut grafik komposisi penduduk Kota Pangkalpinang menurut mata pencahariaannya:



Sumber : Pangkalpinang dalam Angka 2004

GAMBAR 4.4
DIAGRAM KOMPOSISI PENDUDUK BERDASARKAN
MATA PENCAHARIAN DI KOTA PANGKALPINANG

Berdasarkan gambar 4.4 diagram komposisi penduduk berdasarkan mata pencaharian di atas diketahui bahwa mata pencaharian terbesar penduduk Kota Pangkalpinang di sektor jasa sebesar 56 % kemudian disusul sektor perdagangan. Melihat dominasi mata pencaharian, diketahui pola kehidupan masyarakat lebih kebidang jasa baik formal maupun informal. Kegiatan sektor jasa dan perdagangan merupakan kegiatan yang memerlukan sarana dan prasarana yang mendukung

seperti sarana transportasi. Pengembangan sarana transportasi yang memadai sudah sangat dibutuhkan untuk mendukung perkembangan kegiatan ini.

4.2 Analisis Pola Pergerakan

Pada dasarnya pola umum pergerakan lalu lintas pada suatu daerah merupakan gambaran transportasi secara umum dari daerah tersebut. Hal itu dapat diketahui dengan cara melakukan analisa terhadap pergerakan transportasi pada daerah yang dijadikan bahan kajian. Pergerakan transportasi yang terjadi pada suatu daerah dipengaruhi oleh beberapa unsur-unsur jaringan transportasi jalan yaitu meliputi: simpul (berupa terminal, transportasi jalan, stasiun, pelabuhan dan bandar udara), ruang kegiatan (berupa kawasan permukiman, industri, perkantoran, perdagangan) dan lalu lintas (berupa jalan, jembatan dan lintas penyeberangan).

Kota Pangkalpinang terbentuk oleh magnet-magnet utama yang menjadi motor penggerak aktivitas kota, baik secara internal maupun eksternal. Pergerakan eksternal Kota Pangkalpinang tidak terlepas dari pengaruh kabupaten-kabupaten lain yang ada di Pulau Bangka. Karena Kota Pangkalpinang merupakan orientasi dari kota-kota lain di Pulau Bangka dan merupakan pusat pengembangan pembangunan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung maka pergerakan eksternal yang masuk ke dalam Kota Pangkalpinang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Pada penelitian ini untuk mengidentifikasi pola pergerakan penduduk baik dari zona yang merupakan zona asal (zona pembangkit) ke zona tujuan (zona penarik) maka wilayah Kota Pangkalpinang dibagi-bagi ke dalam beberapa zona guna mempermudah indentifikasi pola pergerakan baik eksternal maupun

internalnya. Menurut Tamin (1997:91) untuk memudahkan pengumpulan data batas zona sebaiknya harus disesuaikan dengan batas sensus, batas administrasi daerah, batas alamin atau batas zona yang digunakan oleh kajian terdahulu yang sudah dipandang sebagai kriteria utama. Berdasarkan hal tersebut, maka Pembagian zona didasarkan kepada batasan wilayah administrasi seperti yang telah dilakukan oleh Tim PKL STTD tahun 2004 :

TABEL IV.1
PEMBAGIAN ZONA POLA PERGERAKAN
DI WILAYAH KOTA PANGKALPINANG

ZONA	KECAMATAN	KELURAHAN	JUMLAH PENDUDUK	LUAS ZONA(KM	TATA GUNA LAHAN
1	2	3	4	5	
1	Rangkui	- Pasir Padi	3,127	2	Permukiman Perkantoran Perdagangan Jasa
2	Taman Sari	- Rawa Bangun - Gedung Nasional - Bathin Tikal - Opas Indah	8,209	3	Perkantoran Perdagangan Jasa Pendidikan
3	Rangkui	- Pasir Putih - Bintang	7,181	4.50	Perdagangan Jasa
4	Taman Sari Rangkui	- Masjid Jamik - Kacang Pedang - Kejaksaan	15,291	4.00	Perkantoran Perdagangan Jasa Pendidikan
5	Pangkalbalam	- Selidung Baru - Gabek I - Batin Tikal	10,220	3.00	Permukiman Pertanian Jasa

Lanjutan Tabel IV.1

ZONA	KECAMATAN	KELURAHAN	JUMLAH PENDUDUK	LUAS ZONA (KM)	TATA GUNA LAHAN
1	2	3	4	5	
6	Pangkalbalam	- Pasir Garam - Lontong Pancur - Rejo Sari - Ketapang - Ampui - Pasir Putih	14,275	3.56	Permukiman Jasa Pelabuhan Perdagangan
7	Bukit Intan	- Air Itam - Pasir Putih	5,154	18.58	Industri Permukiman Pertanian
8	Bukit Intan	- Semabung Lama - Air Itam	11,236	4.36	Permukiman Pendidikan Jasa
9	Bukit Intan	- Sriwijaya - Bukit Besar - Bukit Intan - Semabung Baru - Bacang	19,340	5.00	Perkantoran Permukiman Jasa
10	Rangkui	- Keramat - Pintu Air - Asam - Melintang - Parit Lalang	23,400	7,8	Permukiman Perdagangan Pendidikan Jasa
11	Taman Sari Gerunggang	- Bukit Sari - Kacang Pedang - Bukit Merapin - Taman Bunga	15,291	5.60	Permukiman
12	Bukit Intan	- Air Itam	6,095	15.70	Permukiman Pertanian Perkantoran
13	Gerunggang	- Tuatunu	6,109	34.10	Permukiman Pertanian

Sumber : Hasil Analisis 2005

Disamping pembagian zona internal dalam wilayah Kota Pangkalpinang, untuk melihat pola pergerakan eksternal yang terjadi di wilayah Kota Pangkalpinang, dibuat pula zona eksternal yang merupakan bangkitan dan tarikan pergerakan yang berasal dari kabupaten-kabupaten lain yang ada di Pulau Bangka, untuk lebih jelasnya pembagian zona internal dan eksternal ini dapat dilihat pada peta berikut:

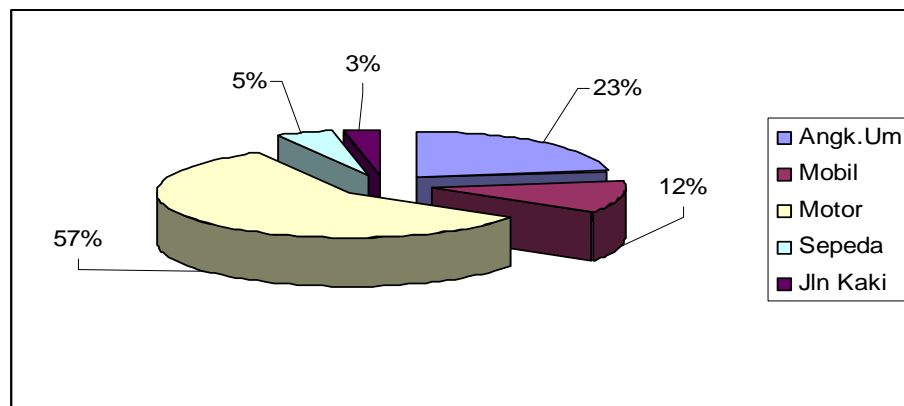
4.2.1 Analisis Pergerakan Internal

Pergerakan internal merupakan pergerakan yang terjadi baik asal maupun tujuannya berada di dalam wilayah Kota Pangkalpinang. Berdasarkan hasil survai Studi Manajemen Transportasi di Kota Pangkalpinang oleh mahasiswa STTD tahun 2004 menunjukkan bahwa pergerakan internal yang ada di Kota Pangkalpinang sebagian besar menuju kawasan terbangun di Kota Pangkalpinang seperti permukiman, perdagangan dan jasa serta pemerintahan yang tersebar di pusat Kota Pangkalpinang.

Dari tabel IV.2 matrik asal dan tujuan di bawah terlihat bahwa asal dan tujuan pergerakan yang terbesar berasal dari zone 4, seperti yang terlihat pada tabel IV.1 pembagian zona penelitian ini, zone 4 merupakan zone yang terletak di pusat Kota Pangkalpinang, penggunaan lahan pada zone ini terdiri dari berbagai macam kegiatan atau *mixe used*, mulai dari kegiatan perdagangan dan jasa, perkantoran swasta dan pemerintah, tempat pendidikan pelayanan kesehatan. Dengan penggunaan lahan seperti di atas tentunya sudah sewajarnya zone ini merupakan pembangkit maupun penarik pergerakan terbesar di wilayah Kota Pangkalpinang. Sedangkan zone yang paling sedikit pergerakan baik asal maupun tujuan adalah zone 7, pada zone ini penggunaan lahan masih belum banyak digunakan. Berdasarkan RTRW Kota Pangkalpinang, wilayah ini akan dijadikan pengembangan wilayah industri karena keberadaannya yang cukup dekat dengan Pelabuhan Pangkalbalam, hal ini tentunya apabila sudah terealisasi merupakan daerah yang berpotensi sebagai bangkitan dan tarikan pergerakan karena keberadaan industri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel matrik asal tujuan dan peta disire line berikut ini:

4.2.1.1 Penggunaan Moda

Dalam melakukan pergerakan, masyarakat di wilayah Kota Pangkalpinang menggunakan beberapa moda yang tidak terlepas dari fleksibilitas moda dan aksesibilitas wilayah yang akan dituju. Secara umum jenis moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat Kota Pangkalpinang terbagi menjadi 2 yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan pribadi terdiri dari sepeda motor, mobil dan sepeda sedangkan untuk angkutan umum hanya angkutan kota. Dari hasil survai tim PKL STTD tahun 2004 menunjukkan bahwa 57 % pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat Kota Pangkalpinang menggunakan moda sepeda motor dan 23 % pergerakan menggunakan moda angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan moda sepeda motor merupakan pilihan cukup menarik bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan, disamping murah, penggunaan sepeda motor lebih fleksibel dan efisien dibanding angkutan umum, karena tidak semua trayek angkutan umum yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang bisa melayani tujuan perjalanan atau tidak menyebar ke seluruh wilayah plosok kota, akan tetapi hanya melayani koridor jalan utama saja. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada grafik berikut:

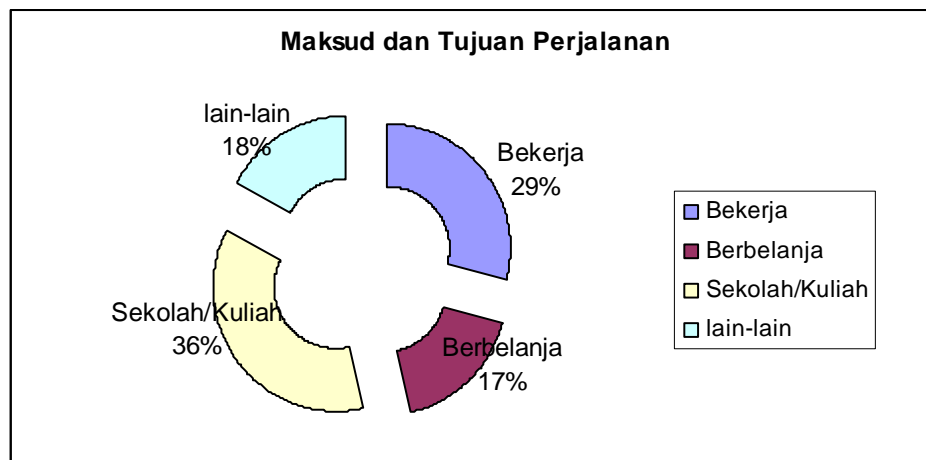


Sumber: Hasil Analisis Tim PKL STTD 2004

GAMBAR 4.7
PERSENTASE PENGUNAAN MODA TRANSPORTASI
DI WILAYAH KOTA PANGKALPINANG

4.2.1.2 Maksud Perjalanan

Dilihat dari jumlah prosentase pengguna moda transportasi penggunaan sepeda motor yang mencapai 57 % dari seluruh jumlah pergerakan internal yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang, maka pergerakan tersebut dapat dibedakan menurut maksud pergerakan atau perjalanan. Maksud perjalanan merupakan sasaran jenis kegiatan yang melatarbelakangi individu untuk melakukan perjalanan. Berdasarkan hasil survai maksud perjalanan dalam pergerakan di wilayah ini dapat dilihat pada grafik berikut:



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL STTD 2004

GAMBAR 4.8
MAKSUD PERJALANAN

Dari gambar grafik 4.8 di atas terlihat bahwa maksud perjalanan masyarakat di wilayah Kota Pangkalpinang adalah ke sekolah atau kuliah yaitu sebesar 36 %, dan dilanjutkan dengan maksud perjalanan untuk bekerja sebesar 29 % dari total perjalanan sedang untuk maksud perjalan untuk berbelanja sebesar 17 % dan yang terakhir adalah maksud perjalanan untuk lain-lain seperti rekreasi, berkunjung ke tempat teman atau saudara untuk beribadah.

4.2.2 Analisis Pergerakan Eksternal dan Pergerakan Pengguna Angkutan

Umum

Untuk pergerakan internal-eksternal yaitu pergerakan yang berasal atau mempunyai tujuan ke Kota Pangkalpinang atau pergerakan eksternal-eksternal yaitu pergerakan yang melalui Kota Pangkalpinang karena jalur transportasi hanya bisa melalui kota perlu dilakukan observasi karena pergerakan ini secara tidak langsung akan mempengaruhi beban transportasi yang ada di Kota Pangkalpinang. Untuk pergerakan eksternal seperti yang terlihat pada tabel IV.3 terlihat bahwa total jumlah asal pergerakan yang terbesar yaitu zona 20. Asal pergerakan dari zone ini merupakan pergerakan dari arah utara Pulau Bangka yaitu Kabupaten Bangka Induk, sedangkan untuk tujuan pergerakan yang paling besar yaitu zona 22. Zona ini merupakan tujuan pergerakan ke arah Kecamatan Batu Belubang Kabupaten Bangka Tengah. Sedangkan untuk pergerakan menggunakan angkutan umum terlihat bahwa zona yang mempunyai pergerakan terbesar yaitu zona 4 yaitu sebesar 9202 untuk total asal dan 9206 untuk total tujuan dan untuk pergerakan eksternal zona yang mempunyai pergerakan terbesar yaitu zona 22 dan 17 masing ke arah Batu Belubang dan Sungai Selan Kecamatan Bangka Tengah namun untuk jumlah pergerakan pengguna angkutan umum yang melalui ketiga terminal angkutan umum regional cukup kecil jumlah yaitu zona 20 sebesar 700, zona 18 sebesar 930 dan zona 16 sebesar 991. Kemudian melihat bila perbandingan jumlah besaran pergerakan internal-eksternal atau eksternal-eksternal dengan jumlah besaran pergerakan internal terlihat bahwa jumlah pergerakan internal jauh lebih besar dari pergerakan eksternal. Untuk pergerakan total asal dan tujuan pergerakan yaitu sebesar 298.160, sedangkan jumlah pergerakan eksternal-internal yaitu sebesar 77.653. Jumlah pergerakan internal lebih besar dari pergerakan eksternal di indikasikan juga dengan persentase

maksud perjalanan. Maksud perjalan untuk pergerakan internal didominasi oleh maksud untuk sekolah dan bekerja sedangkan untuk pergerakan eksternal-internal adalah untuk berbelanja. Maksud perjalan sekolah dan bekerja merupakan pergerakan rutin yang pasti dilakukan setiap hari kecuali hari libur. Sedangkan maksud perjalanan untuk berbelanja belum tentu dilakukan setiap hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel matrik asal tujuan zona eksternal beserta peta disire line berikut ini:

4.2.3 Analisis Asal Tujuan Pergerakan Melalui Terminal

Selain menggunakan data asal tujuan dari tim PKL STTD tahun 2004, analisis pergerakan dilakukan juga dengan melakukan survei primer di ketiga terminal. Berdasarkan hasil survei asal tujuan yang dilakukan pada tiga terminal angkutan umum regional, maka dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL IV.5
MATRIK ASAL TUJUAN PERGERAKAN EKSTERNAL
YANG MELALUI TERMINAL ANGKUTAN UMUM
DI KOTA PANGKALPINANG

ZONA		TUJUAN																				Total Asal			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16a	16b	17	18a	18b		19	20a	20b
ASAL	1																	15	1	3	7		2	11	39
	2																	6	1	1	4			5	17
	3																	2		1	3			2	8
	4																	9	1		5		3	4	22
	5																	2	1	1					4
	6																	4		1	1		1		7
	7																	1							1
	8																				1		1	2	4
	9																	2		2	2		1	2	9
	10																	1		2	3		1	4	11
	11																	2			2				4
	12																		1		3			4	8
	13																								0
	14																								0
	15																								0
	16a																						1	1	2
16b	12	4	2	8	2	2	1		5	3	4		2							2			5	52	
17	1		1	2	1																			5	
18a	5		1	1		1				1		2											4	15	
18b	9	4	2	6	2			1	3	2		2	1				1						2	35	
19																								0	
20a	2	2		1		1			1		3	1							2	1				14	
20b	8	4	4	5		2			3	5		3				1	6		1	1				43	
Total Tujuan		37	14	10	23	5	6	1	1	12	11	7	8	3	0	0	1	51	5	14	35	0	10	46	

Sumber : Hasil Analisis 2005

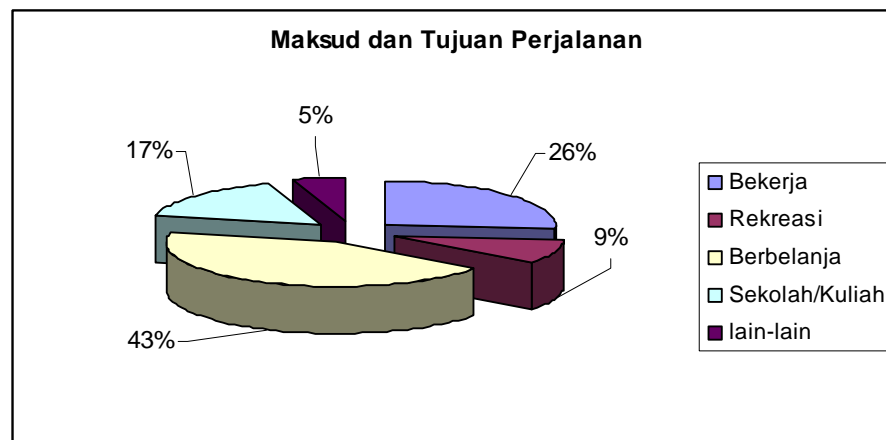
Dari tabel IV.5 di atas menunjukkan bahwa untuk tujuan pergerakan yang menuju ke dalam Kota Pangkalpinang terbesar adalah menuju ke zona 1 yaitu sebesar 37 pergerakan, kemudian pergerakan tersebut terdistribusi masing-

masing ke zone 4 sebesar 23 pergerakan ke zone 2 sebesar 14 pergerakan serta ke zona 9 dan 10 masing-masing sebesar 12 dan 11 pergerakan serta yang lain terdistribusi ke zona yang lain. Sedangkan untuk tujuan pergerakan ke luar Kota Pangkalpinang jumlah pergerakan terbesar yaitu ke zone 16b sebesar 51 pergerakan kemudian ke zone 20b dan 16b yaitu 46 dan 35 pergerakan. Untuk asal pergerakan, dari hasil survai yang dilakukan di ketiga terminal angkutan umum regional, terlihat bahwa asal pergerakan dari Kota Pangkalpinang menuju ke luar kota, pergerakan yang terbesar berasal dari zone 1 yaitu sebesar 39 pergerakan selanjutnya dari zone 4 dan 2 sebesar 22 pergerakan dan 17 pergerakan serta yang lain terdistribusi ke zone-zone yang lain. Untuk asal tujuan pergerakan dari dan ke luar Kota Pangkalpinang pergerakan terbesar dari dan menuju ke zone 16b sebesar 52 pergerakan dan zone 20b sebesar 16b pergerakan, sedangkan ke zone 43 sebesar 35 pergerakan.

Dari hasil survai asal tujuan yang dilakukan oleh tim STTD dan survai data primer yang dilakukan di ke tiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang sama-sama menunjukkan bahwa pola pergerakan yang terjadi di wilayah Kota Pangkalpinang terjadi ke daerah terbangun yang tersebar di seluruh kota, untuk pergerakan internal cenderung ke arah pusat kota yaitu zona 1,2,3 dan 4. Sedangkan zona lain yang berpotensi menarik maupun membangkitkan pergerakan yaitu zona 9, 10, 5 dan 6. Zona-zona ini merupakan tempat dimana lokasi terminal angkutan umum regional berada, kondisi ini sangat strategis bagi keberadaan ketiga terminal, namun karena letak terminal yang terlalu jauh dari jalan utama membuat terminal ini jarang digunakan oleh masyarakat untuk memulai perjalanannya sehingga membuat fungsi terminal kurang maksimal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta desire line pergerakan pada halaman berikut:

4.2.3.1 Maksud Perjalanan Melalui Terminal

Aspek yang sangat penting dalam penetapan kebijakan di bidang penyediaan sarana transportasi adalah perilaku pengguna jasa transportasi itu sendiri. Salah satunya perilaku tersebut adalah maksud melakukan perjalanan. Maksud melakukan perjalanan merupakan sasaran jenis kegiatan yang melatarbelakangi individu untuk melakukan perjalanan. Seperti terlihat pada gambar berikut:



Sumber: Hasil Survei 2005

GAMBAR 4.11
PERSENTASE MAKSUD PERJALANAN
YANG MELALUI TERMINAL DI KOTA PANGKALPINANG

Dari gambar 4.11 menunjukkan hasil survei terhadap 300 responden pengguna angkutan umum yang ada di ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang. Dari hasil survei terlihat bahwa maksud perjalanan untuk berbelanja menunjukkan persentase tertinggi yaitu sebesar 43 %, kemudian diikuti maksud perjalanan untuk bekerja sebesar 26 %, maksud perjalanan untuk sekolah/kuliah 17 %, rekreasi 9 % dan lain-lain sebesar 5 %.

4.2.3.2 Waktu dan Biaya Perjalanan

Dari hasil survai terhadap 300 responden yang menggunakan ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang menunjukkan bahwa rata-rata biaya yang harus dikeluarkan dalam melakukan perjalanan dari tempat asal sampai tujuan adalah Rp. 6.000,- sampai Rp. 10.000,-. Biaya ini digunakan untuk ongkos perjalanan yang terdiri dari angkutan luar kota maupun angkutan pedesaan yang masuk ke terminal. Sedangkan untuk lamanya waktu perjalanan dari tempat asal perjalanan untuk sampai ke tujuan rata-rata menggunakan waktu 2-3 jam. Lamanya waktu perjalan ini dikarenakan jarak antara Kota Pangkalpinang dengan kota-kota yang ada di kabupaten lain cukup jauh. Bila dikait dengan keberadaan terminal angkutan umum regional menurut para pengguna angkutan keberadaan terminal ini kurang tepat karena dapat menambah lama waktu perjalanan mereka, hal ini disebabkan mereka harus menunggu di terminal terlalu lama dan harus berganti angkutan minimal 2 kali dari tempat asal perjalanan untuk sampai ke tempat tujuan. Begitu juga biaya yang harus mereka keluar bertambah besar dengan adanya terminal ini. Lain halnya seperti dulu seluruh angkutan umum dapat masuk kedalam kota sehingga mereka tidak banyak mengeluarkan ongkos karena dari tempat asal perjalanan hanya hanya 1 kali menggunakan angkutan tanpa transit terlebih dahulu di terminal.

4.3 Analisis Sistem Jaringan

Jalan merupakan satu rangkaian jaringan atau suatu sistem, sehingga penangannya harus berkesinambungan. Jalan di Kota Pangkalpinang mempunyai andil yang sangat besar dalam menentukan perkembangan kota, oleh karena perannya yang sangat penting dalam memperlancar pergerakan masyarakat dan dalam distribusi barang dan jasa maupun produksi. Pola jaringan jalan yang

terbentuk di Kota Pangkalpinang adalah pola konsentrik yaitu tipe yang memusatkan pergerakan pada suatu lokasi yaitu pusat kota. Hal ini disebabkan karena banyaknya kegiatan yang ada di pusat Kota Pangkalpinang. Namun dari pola jaringan yang terbentuk ada beberapa jaringan jalan yang dijadikan sebagai jalan poros utama kota yaitu Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Mentok dan Jalan Mayor Syafri Rahman. Ketiga jaringan jalan ini merupakan jalan utama yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan kabupaten lain di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel IV.6.

4.3.1 Analisis Kondisi Jaringan Jalan

Di Kota Pangkalpinang jaringan jalan terbagi menjadi tiga macam yaitu sistem jaringan jalan primer, sekunder dan lokal. Jaringan jalan skala regional yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan kabupaten lain wilayah Propinsi Kepulauan Bangka Belitung terlihat masih belum memadai dan diperlukan adanya peningkatan. Dilihat pola struktur jaringan jalan yang mengikat kota terlihat membentuk pola konsentrik, hal ini ditunjukkan dengan adanya ruas-ruas jalan dalam kota yaitu:

- Jalan menuju arah utara menuju Sungailiat
- Jalan ke arah barat laut menuju Desa Air Duren
- Jalan ke arah barat daya menuju Sungai Selan
- Jalan menuju bandara, Kecamatan Pangkalan Baru dan Koba
- Jalan ke arah tenggara menuju Batu Belubang

Walaupun jaringan jalan skala regional masih perlu adanya peningkatan, namun bukan berarti berarti tidak ada perkembangan jalan. Seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kotanya, perkembangan jalan ditunjukkan oleh adanya rencana jalan lingkar (*ringroad*) dan perkembangan jalan-jalan baru dalam wilayah Kota

Pangkalpinang. Jalan lingkar akan menjadi jalan regional bagi Kota Pangkalpinang sehingga seluruh lalu lintas menerus tidak akan melalui pusat kota.

Untuk kondisi jalan di wilayah Kota Pangkalpinang pada umumnya dalam kondisi baik akan tetapi kurang didukung oleh kelengkapan prasarana jalan seperti bahu jalan, drainase dan pedestrian. Berikut daftar ruas jalan propinsi yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang dan kondisinya.

TABEL IV.6
DAFTAR RUAS JALAN PROPINSI DAN KONDISINYA
DI KOTA PANGKALPINANG

NO RUAS	NAMA RUAS JALAN	PANJANG JALAN (KM)	LEBAR PERKERASAN	JENIS PERKERASAN	KONDISI
1	2	3	4	5	6
1	Jenderal Sudirman	1.82	15.2	Laston	Baik
		1.19	12	Laston	Baik
		1.54	10	Laston	Baik
2	M. Syafri Rahman	2.55	15.2	Laston	Baik
3	Mentok	2.37	9	Laston	Baik
4	Pengadaian	0.09	13	Laston	Baik
		0.09	7	Laston	Baik
5	Masjid Jamik	0.78	13	Laston	Baik
6	Sungai Selan	2.23	13	Laston	Baik
7	Jenderal Ahmad Yani	0.80	11	Laston	Baik
		1.10	8-10	Laston	Baik
TOTAL		14.56			

Sumber : Dinas PU Kota Pangkalpinang 2003

Dari tabel IV.6 di atas menunjukkan kondisi ruas jalan propinsi yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang, tabel tersebut menunjukkan bahwa seluruh jalan propinsi dalam kondisi baik, hal ini tentunya sangat mendukung kelancaran dalam melakukan pergerakan di wilayah ini. Akan tetapi disamping peran prasarana jalan perlu juga didukung oleh prasarana lain seperti terminal, halte, angkutan umum yang memadai serta fasilitas pendukung lain. Keberadaan jaringan jalan mempunyai arti penting dalam rangka pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang terutama jalan-jalan yang melayani skala regional seperti yang terlihat pada tabel di atas.

TABEL IV.7
DAFTAR RUAS JALAN UTAMA DI KOTA PANGKALPINANG

NO.	JURUSAN	RUAS	NO. RUAS	KETERANGAN
1	2	3	4	5
1	Jalan Masjid Jamik-Batas Kota (Jurusan Mentok)	Jalan Masjid Jamik Jalan Mentok	11 K 12 K	Menghubungkan antar ruas jalan negara yang strategis jurusan Mentok-masuk pusat Kota Pangkalpinang Arus lalu lintas dari dan ke Pelabuhan Pangkalbalam
2	Jalan Jend. Sudirman-Batas Kota (Jurusan Sungailiat)	Jalan Sudirman Jalan Yos Sudarso	11 K 12 K	Menghubungkan antar ruas jalan negara yang strategis jurusan Sungailiat Arus lalu lintas dari dan ke Pelabuhan Pangkalbalam
3	Jalan Mayor Syafri Rachman-Batas Kota (Jurusan Koba-Toboali)	Jalan Mayor Syafri Rachman	11 K	Menghubungkan antar ruas jalan negara yang strategis jurusan Koba-Toboali masuk pusat Kota Pangkalpinang Sebagian dari ruas ini mendukung arus lalu lintas dari dan ke Pelabuhan Pangkalbalam
4	Jalan A. Yani	Jalan A.Yani	5	Menghubungkan arus lalu lintas dari dan ke Pelabuhan Pangkalbalam Berfungsi sebagai jalan arteri kota (jalan utama)
5	Jalan Sungai Selan (sebagian ruas) Jalan Kampung Bintang Dalam	Jalan Sungai Selan Jalan Kampung Bintang	4 9	Menghubungkan arus lalu lintas dari dan ke Koba-Mentok, Koba-Pelabuhan Pangkalbalam Berfungsi sebagai arteri kota (jalan utama) sebelum ada ruas jalan alternatif lain (jalan lingkar arteri kota)
6	Jalan Sungai Selan-Batas Kota (Jurusan Pelabuhan Sungai Selan)	Jalan Sungaiselan	4	Arus lalu lintas antara jalan propinsi jurusan Pelabuhan Sungai Selan-masuk Kota Pangkalpinang Berfungsi sebagai jalan utama

Sumber: Dinas PU Kota Pangkalpinang

4.3.2 Analisis Jaringan Angkutan Umum

Sistem transportasi dalam Kota Pangkalpinang melayani penduduk jarak dekat dan sedang di wilayah kota, dengan moda transportasi yang ada berupa becak motor, angkutan pedesaan dan angkutan kota. Saat ini di Kota Pangkalpinang terdapat 803 kendaraan armada angkutan umum perkotaan yang melayani 8 trayek perkotaan, yang dioperasikan oleh oleh perorangan atau pihak swasta. Adapun jumlah dan rute dari masing-masing trayek angkutan kota di Kota Pangkalpinang dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL IV.8
RUTE ANGKUTAN UMUM DALAM KOTA PANGKALPINANG

NO	TRAYEK	PNJG TRAYEK	WKT TMPH	LINTASAN TRAYEK
1	2	3	4	5
1	T.AKT-Air Itam-Sampur	9,6	20,25	TI-Jl. Syafrie Rahman-Jl. Semabung-Jl. Singapura -Air Itam-Sampur-Air Itam-Jl. Semabung- Jl. Sy. Rahman-Jl. Masjid Jamik-Jl. Pegadaian-TI
2	T.AKT-Air Port	5,8	12,25	TI-Jl. Syafrie Rahman-Jl. Koba Raya-Airport- Jl. Koba Raya- Jl. Syafrie Rahman-Jl. Muhidin- Jl. Masjid Jamik-Jl. Pegadaian-TI
3	T. AKT-Term. Kmp Keramat	3,1	8	TI-Jl. Masjid Jamik-Jl. Mentok-Jl. Padat Karya- Term. Kp Kramat-Jl. Padat Karya- Jl. Mentok- Jl. Masjid Jamik-Jl. Pegadaian-Jl. Jagal-TI
4	T.AKT-Term. Girimaya	3,5	7	TI-Jl. Syafrie Rahman-Jl. Term Girimaya- Term. Girimaya-Jl. Jagung-Jl. Rasakunda- Jl. Bukit Intan- Jl. Syafrie Rahman-TI
5	T.AKT-Bukit Merapin	4,4	10	TI-Jl. Pegadaian-Jl. Sudirman-Jl. Sriwijaya-Jl. A. Yani Jl. Kejaksaan-Perumnas-Jl. Tunu Raya-Jl. A. Yani Jl. A. Yani- Jl. Sriwijaya- Jl. Sudirman-Jl. Jagung-TI
6	T.AKT-Pangkalbalam	6,05	12,5	TI-Jl. Pegadaian-Jl. Sudirman-Jl. YosSudarso- Jl.R.E. Martadinata-Pangkal Balam- Jl. Y. Sudarso- Jl. R.E. Martadinata- Jl. Sudirman-Jl. Jagal-TI
7	T.AKT-Term. Kmp Keramat	5,2	11,5	TI-Jl. Pegadaian-Jl. M. Jamik-Jl. Muhidin-Jl. Jelutung Jl. S.Selan-Jl. Pt. Karya-Term. Kp. Kramat-Jl. P. Karya Jl. S.Selan-Jl. Jelutung-Jl. Muhidin-Jl. Masjid Jamik- Jl. Pegadaian-Jl. Jagal-TI
8	T.AKT-Term. Selindung	5,7	12,5	TI-Jl. Pegadaian-Jl. Sudirman-Jl. Komala-Term. Selindung-Jl. Komala-Jl. Sudirman-Jl. Jagal-TI

Keterangan: T.AKT= Terminal Angkutan Dlm Kota

Sumber : Dinas Pehubungan Kota Pangkalpinang 2004

Selain itu Kota Pangkalpinang dengan posisinya yang sangat strategis merupakan persimpangan trayek angkutan umum antar kota dalam propinsi. Hampir seluruh trayek yang menuju titik penting di Pulau Bangka berhenti di Kota Pangkalpinang. Trayek ini dilayani oleh Bus antar kota maupun kendaraan colt mini. Angkutan antar kota tersebut masuk ke dalam kota melalui tiga pintu jalan utama yaitu Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Mentok dan Jalan Mayor Syafri Rahman dan kemudian berhenti di tiga terminal angkutan umum regional. Namun bila melihat tabel IV.8 di atas, lintasan rute angkutan umum di dalam kota cenderung konsentrik yaitu memusat ke pusat kota dan terminal angkutan umum dalam kota sebagai titik simpulnya. Bila dikaitkan dengan keberadaan tiga terminal angkutan umum regional yang terletak di pinggir kota, belum terlihat adanya interkoneksi secara langsung antara ketiga terminal tersebut. Akibatnya kondisi ini sangat menyulitkan bagi pergerakan penumpang antar kota yang melalui Kota Pangkalpinang. Para penumpang yang berasal dari luar kota dan ingin melanjutkan perjalanan ke kota kabupaten lain harus berganti angkutan minimal 3 kali untuk sampai ke tempat tujuan karena harus transit di terminal angkutan umum regional dan terminal angkutan umum dalam kota, hal ini akan menambah biaya dan waktu perjalan sehingga pergerakan angkutan yang ada kurang efektif dan efisien. Oleh karena perlu dilakukan perubahan rute angkutan umum dalam kota yang dapat menghubungkan secara langsung ketiga terminal sehingga pergerakan pengguna angkutan umum dapat lebih efektif dan efisien karena tidak harus beberapa kali berganti moda angkutan umum.

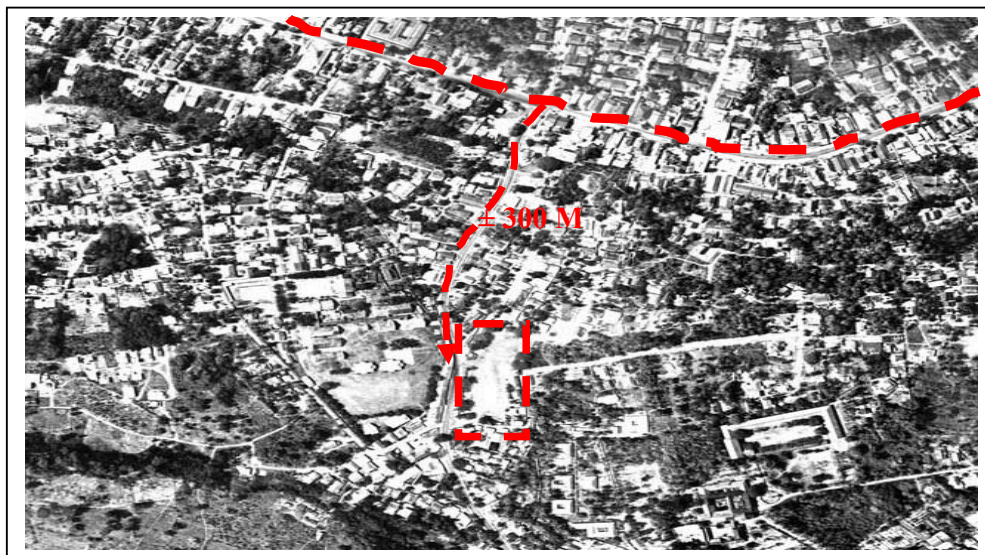
4.4 Analisis Pemanfaatan Terminal

Analisis pemanfaatan terminal digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan terminal serta kondisi eksisting pemanfaatan ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang. Analisis ini dilakukan berdasarkan hasil pengamatan di lapangan mengenai kondisi eksisting keberadaan terminal ditinjau dari aspek lokasi, aksesibilitas, sirkulasi kendaraan dan fasilitas yang tersedia pada terminal tersebut. Selain berdasarkan pengamatan dan observasi di lapangan analisis pemanfaatan terminal dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner atau angket kepada penumpang dan pengemudi angkutan umum yang menggunakan jasa terminal untuk mengetahui pendapat mereka tentang kondisi pelayanan terminal tersebut. Pertanyaan kuisisioner berisikan tentang fungsi terminal bagi penumpang dan pengemudi serta fasilitas yang ada di terminal. Berikut hasil analisis pemanfaatan ketiga terminal angkutan umum regional Kota Pangkalpinang melalui hasil pengamatan di lapangan terkait dengan beberapa aspek di atas.

4.4.1 Analisis Lokasi Terminal

Bila ditinjau dari aspek tata ruang kota, lokasi ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang sebenarnya sudah memenuhi persyaratan pembangunan terminal. Penempatan terminal di pinggir kota sangat menguntungkan dalam rangka memecah arus pergerakan yang akan masuk ke dalam kota, sehingga beban transportasi di dalam kota tidak terlalu berat. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *off street* (diluar jaringan jalan) dan *on street* (pada jaringan

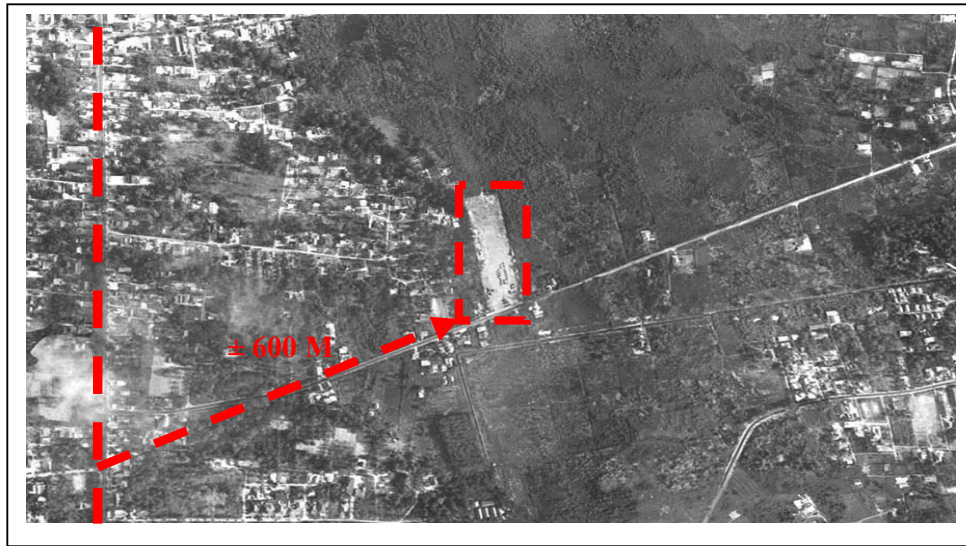
jalan). Ketiga terminal tersebut yaitu terminal Girimaya, Kampung Keramat dan terminal Selindung, merupakan terminal bertipe *off street* yaitu terletak di luar jaringan utama dan dihubungkan dengan jalan kolektor ke jalan utama. Dan jika dikaitkan dengan sistem kota, lokasi ketiga terminal yang ada di pinggir kota sebenarnya sangat menguntungkan bagi pemerintah kota dalam rangka pengembangan wilayah terutama daerah pinggir kota atau perbatasan kota, jika ditinjau dari kemudahan mencapai lokasi, dari ketiga terminal angkutan umum regional tersebut, terminal Kampung Keramat merupakan terminal yang cukup strategis dan mudah untuk dicapai oleh pengguna angkutan umum dibandingkan dengan dua terminal lainnya, walaupun keberadaan terminal ini tidak langsung akses ke jalan utama, akan tetapi lokasinya yang strategis karena dekat dengan pusat kegiatan seperti pertokoan dan pasar serta terletak pada daerah permukiman yang cukup padat membuat aktivitas yang ada terminal cukup ramai. Berikut adalah gambar foto udara lokasi terminal Kampung Keramat:



Sumber : Foto Udara Kota Pangkalpinang 2004

GAMBAR 4.12
FOTO UDARA LOKASI TERMINAL KAMPUNG KERAMAT

Dari gambar foto udara di atas dapat dilihat bahwa garis merah tebal putus-putus adalah jalan Mentok yang merupakan jalan utama yang menghubungkan Kota Mentok Kabupaten Bangka Barat dengan Kota Pangkalpinang, sedangkan garis kota merah merupakan lokasi terminal Girimaya. Bila dilihat penggunaan lahan di sekitar lokasi terminal menunjukkan bahwa lokasi tersebut merupakan tempat permukiman yang berkepadatan cukup tinggi dan terdapat beberapa pusat-pusat pertokoan serta sarana pendidikan. Lain halnya dengan dua terminal yang lain yaitu terminal Selindung dan Girimaya, jarak lokasi terminal yang cukup jauh dari jalan utama membuat pengguna angkutan umum maupun penumpang enggan untuk masuk kedalam terminal. Rata-rata jarak terminal dengan jalan utama kurang lebih 400 meter, jarak terminal yang paling jauh dari jalan utama adalah terminal Selindung, kurang lebih 600 meter dari jalan utama. Selain jarak lokasi terminal yang cukup jauh dari jalan utama, hal lain yang mempengaruhi kurang maksimalnya fungsi terminal dikarenakan tempat lokasi terminal yang jauh dari pusat aktivitas baik perumahan, perkantoran maupun perdagangan, kedua terminal tersebut terletak pada lokasi permukiman yang berkepadatan rendah. Padahal lokasi permukiman perdagangan merupakan tata guna lahan yang sangat berpotensi untuk menarik atau membangkit pergerakan. Berikut adalah gambar foto udara yang menunjukkan kondisi penggunaan lahan sekitar terminal Selindung:

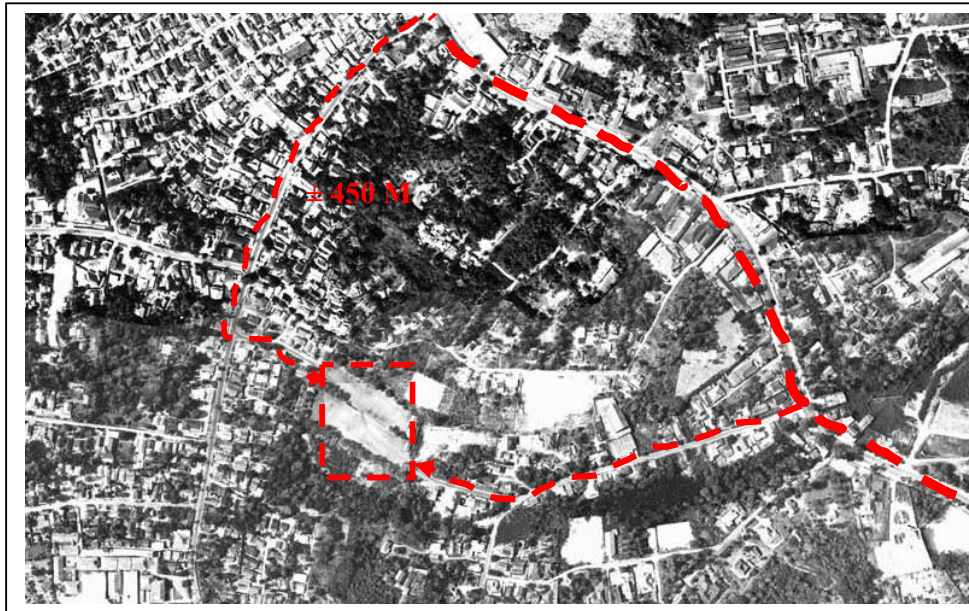


Sumber : Foto Udara Kota Pangkalpinang 2004

GAMBAR 4.13
FOTO UDARA LOKASI TERMINAL SELINDUNG

Berdasarkan gambar foto udara di atas menunjukkan bahwa garis merah putus-putus tebal merah adalah Jalan Jenderal Sudirman yaitu jalan utama kota yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Induk, sedangkan garis persegi empat putus-putus adalah lokasi terminal Selindung yang dihubungkan dengan jalan masuk kurang lebih 600 meter. Berdasarkan gambar foto udara diatas dapat dilihat bahwa penggunaan lahan di sekitar lokasi terminal Selindung adalah permukiman dengan kepadatan rendah dan lahan yang ada di pinggir terminal merupakan lahan untuk pertanian dan perkebunan. Kondisi ini sangat berbeda dengan lokasi terminal Kampung Keramat yang di sekitarnya terdapat permukiman yang cukup padat serta pertokoan dan tempat perdagangan lain yang mendukung keberadaan terminal. Kondisi inilah salah satu faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya fungsi terminal Selindung karena sepiunya aktivitas di sekitar lokasi terminal dan terletak pada lokasi tata guna lahan yang

mempunyai intensitas aktivitas rendah. Hal ini juga terlihat pada terminal Girimaya berikut gambarnya:



Sumber : Foto Udara Kota Pangkalpinang 2004

GAMBAR 4.14
FOTO UDARA LOKASI TERMINAL GIRIMAYA

4.4.2 Analisis Aksesibilitas Terminal

Aspek yang kedua adalah aksesibilitas. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara mencapai terminal, mudah atau susah nya mencapai lokasi terminal tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi yang ada. Aksesibilitas terminal juga dapat dikaitkan dengan sistem kota yang seperti sistem jaringan, sistem transit kota, rute angkutan dan sistem fungsi primer. Berikut hasil analisis aksesibilitas ketiga terminal angkutan umum regional dikaitkan sistem kota yang ada.

4.4.2.1 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Jaringan

Ketiga terminal angkutan umum regional tersebut dihubungkan oleh jalan utama yaitu Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Mayor Syafri Rahman dan Jalan Mentok yang merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Induk, Barat, dan Selatan. Sehingga bila dikaitkan dengan sistem jaringan yang ada ketiga terminal tersebut dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala regional dan merupakan arus pergerakan dari luar Kota Pangkalpinang maupun dari dalam kota. Sesuai dengan persyaratan yang dikeluarkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 yang mensyaratkan bahwa untuk terminal tipe B harus terletak pada jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya IIIB dan terletak di kota atau kabupaten serta dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi. Ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang sudah memenuhi persyaratan tersebut. Akan tetapi kondisi jalan yang menghubungkan terminal dengan jalan utama yang sempit dan melalui beberapa pemukiman membuat arus lalu lintas ke terminal sering terganggu.

4.4.2.2 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Transit Lokal

Salah satu tingkat aksesibilitas terminal adalah bila terminal tersebut dikait dengan sistem transit lokal seperti bandara, pelabuhan, maupun terminal yang lain. Sistem transit lokal yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang ada tiga yaitu Pelabuhan Pangkalbalam, Bandar Udara Depati Amir dan terminal induk kota. kondisi terminal angkutan umum regional kota yang ada relatif jauh sistem transit lokal sehingga keterpaduan antar moda angkutan sangat sulit untuk dilakukan. Berikut tabel yang menunjukkan keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal.

TABEL IV.9
KETERKAITAN TERMINAL DENGAN SISTEM TRANSIT LOKAL

NO	SISTEM TRANSIT LOKAL	JARAK DARI TERMINAL (DALAM KM)			CARA PENCAPAIAN LANGSUNG (DENGAN ANGKOTA)		
		Selindung	Keramat	Girmaya	Selindung	Keramat	Girmaya
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Pelabuhan Pangkalbalam	1,6	6,08	5,4	2 X	2 X	2 X
2	Bandara Depati Amir	7,6	5,5	2,4	2 X	2 X	1 X
3	Terminal Induk Kota	3,7	2,9	2,7	1 X	1 X	1 X

Sumber : Hasil Analisis 2005

Dari tabel IV.9 di atas dapat disimpulkan bahwa terminal yang letak cukup dekat dengan Pelabuhan Pangkalbalam adalah terminal Selindung kurang lebih 1,6 Km, akan tetapi kondisi jaringan jalan yang kurang baik menuju pelabuhan dan rute angkutan umum yang langsung satu kali menuju terminal tidak ada, membuat akses terminal menuju ke ke pelabuhan kurang lancar. Sedangkan untuk terminal yang dekat dengan pelabuhan udara adalah terminal Girmaya kurang lebih 2,4 km, akan tetapi tidak bisa secara langsung dicapai oleh penumpang. Penumpang yang berasal dari pelabuhan udara harus naik angkutan umum terlebih dahulu untuk mencapai terminal, hal ini membuat penumpang yang berasal dari pelabuhan udara enggan ke terminal Girmaya untuk mencari angkutan umum dan mereka lebih memilih menggunakan taksi langsung ke tempat tujuan. Kondisi ini merupakan salah satu faktor penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum regional yang di Kota Pangkalpinang yaitu kurang keterpaduan antara moda transportasi satu dengan yang lainnya. keterpaduan antar moda transportasi sangat penting dilakukan agar sistem transportasi yang ada di kota dapat berjalan secara efektif dan efisien. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta berikut:

4.4.2.3 Keterkaitan Terminal dengan Berbagai Trayek Angkutan Umum

Selain keterkaitan dengan sistem jaringan dan keterkaitan dengan sistem transit lokal, aksesibilitas terminal angkutan juga dipengaruhi oleh jumlah rute atau trayek angkutan umum yang masuk kedalam terminal tersebut, ditinjau dari sistem jaringan rute angkutan umum secara keseluruhan, fungsi terminal sangatlah signifikan karena pada terminallah terjadi interaksi antar lintasan rute dan pada terminallah pula terjadi interaksi antara penumpang dan lintasan rute. Demikian pula sebaliknya performansi suatu aktivitas terminal akan sangat dipengaruhi oleh jumlah lintasan rute yang melalui terminal tersebut, semakin banyak jumlah angkutan umum yang masuk kedalam terminal semakin bertambah optimal kegiatan yang ada terminal yang berpengaruh pada fungsi terminal. Dari ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang, terminal Kampung Keramat merupakan terminal yang cukup banyak rute angkutan umum masuk ke dalam terminal, baik yang berasal dari dalam kota maupun luar kota. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang trayek angkutan umum yang masuk terminal Kampung Keramat sebanyak 28 trayek. Berbeda dengan dua terminal angkutan umum lain seperti terminal Selindung dan terminal Girimaya. Untuk terminal Selindung jumlah trayek yang masuk ke dalam terminal hanya 4 trayek sedangkan untuk terminal Girimaya jumlah trayek yang masuk ke dalam terminal sebanyak 6 trayek. Berikut daftar trayek angkutan umum yang masuk ketiga terminal tersebut:

TABEL IV.10
JUMLAH TRAYEK ANGKUTAN UMUM YANG MELALUI
TERMINAL REGIONAL DI KOTA PANGKALPINANG
TAHUN 2004

No	Nama Teminal	Angkt Umum Dalam Kota	Angkt Umum Luar Kota	Angkt Umum Pedesaan	Jumlah Trayek
1	2	3	4	5	6
1	Terminal Selindung	1 trayek	2 trayek	1 trayek	4 trayek
2	Terminal Kamp. Keramat	2 trayek	25 trayek	1 trayek	28 trayek
3	Terminal Girimaya	1 trayek	5 trayek	-	6 trayek

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang

Dari tabel IV.10 di atas terlihat bahwa terminal Kampung Keramat merupakan terminal yang paling banyak dilalui oleh trayek angkutan umum, baik dalam kota maupun luar kota. Untuk trayek dalam kota, terminal ini dilalui oleh dua rute trayek yaitu terminal Kampung Keramat menuju terminal induk via jalan Mentok dan trayek terminal Kampung Keramat menuju terminal induk via jalan Sungai Selan, untuk trayek ke luar kota dilalui oleh 25 trayek yang semuanya menuju ke arah Bangka Barat. Sedangkan untuk terminal Selindung dan Girimaya masing-masing dilalui oleh 4 dan 6 trayek. Melihat kondisi ini memang sudah sewajarnya terminal Kampung Keramat mempunyai tingkat aktivitas yang lebih baik dibanding kedua terminal lain, hal ini terkait dengan fungsi pelayanan terminal tersebut kepada penumpang, semakin lengkap trayek angkutan umum di suatu terminal semakin mudah para penumpang untuk melakukan pergantian angkutan dalam melakukan tujuan perjalanan. Demikian sebaliknya apabila trayek angkutan umum diterminal kurang lengkap dan terbatas membuat para pengguna angkutan umum kesulitan untuk melakukan pergantian angkutan dalam melakukan perjalanan ketempat tujuan. Selain itu, belum adanya interkoneksi rute angkutan umum dalam kota antara terminal satu dengan yang lain membuat

pergerakan arus penumpang kurang optimal. Rute angkutan umum dalam kota yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang cenderung konsentrik yaitu memusat atau mengumpul di pusat kota, tidak ada rute angkutan umum yang menghubungkan ketiga terminal tersebut secara langsung. Untuk calon penumpang yang akan menuju terminal harus berganti angkutan paling sedikit dua kali, ini membuat pergerakan penumpang kurang efektif dan efisien, disamping itu banyak angkutan dalam kota yang mengumpul dalam kota akan membuat beban aktivitas transportasi semakin besar dan berpotensi menambah permasalahan transportasi yaitu kemacetan lalu lintas.

4.4.2.4 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Fungsi Primer

Karena terminal merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan. Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan perjalanan yang ditimbulkan (Black, 1980:24). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan *mixed use*, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus. Bila dikaitkan dengan sistem fungsi primer yang menjadi pusat aktivitas dalam tata ruang kota, keberadaan ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang yang letaknya di pinggir kota cukup jauh dari pusat aktivitas perdagangan, perkantoran yang letaknya di pusat Kota Pangkalpinang. Untuk lebih jelas dilihat pada tabel IV.12 yang menunjukkan jarak terminal dengan pusat kegiatan yang ada di Kota Pangkalpinang.

4.4.3 Analisis Sistem Sirkulasi Lalu Lintas Terminal

Sirkulasi pergerakan yang ada ketiga terminal angkutan umum regional Kota Pangkalpinang diawali dengan adanya pintu masuk dan pintu keluar. Bila melihat alur sirkulasi lalu lintas kendaraan angkutan umum yang ada di ketiga terminal angkutan umum regional, pada terminal Selindung menunjukkan bahwa tidak adanya pemisahan jalan pintu masuk kendaraan kedalam dan keluar terminal membuat sirkulasi arus kendaraan terlihat kurang lancar, fenomena yang sering muncul adalah tidak jarang penumpang yang dari dalam kota hendak keluar kota tidak mau masuk kedalam terminal untuk menunggu angkutan umum keluar kota, tetapi turun dan menunggu angkutan di persimpangan masuk terminal karena dengan menunggu di situ mereka tidak terlalu lama untuk mendapat bus yang akan keluar kota dibanding menunggu di terminal. Ini merupakan salah satu penyebab sering sekali penumpang enggan masuk kedalam terminal. Sedangkan untuk terminal Kampung Keramat dan terminal Girimaya jalan pintu masuk dan keluar terminal sudah dipisah akan tetapi sirkulasi keluar dan masuk ke terminal agak kurang nyaman bagi pengemudi angkutan terutama bus dan juga bagi masyarakat lokal, karena langsung mengakses jalan lingkungan yang sempit dan melewati pemukiman sehingga potensial mengganggu aktivitas lain. Untuk sistem sirkulasi didalam terminal, kondisi ketiga terminal yang tidak memiliki batasan antara jalur keberangkatan dan jalur kedatangan didalam terminal membuat alur sirkulasi kendaraan kurang teratur dan semeraut. Kondisi ini juga membuat penumpang bingung dan sulit untuk mencari kendaraan yang mereka tuju karena letak parkir yang kurang jelas dan sering berpindah-pindah. Sedangkan untuk sirkulasi calon penumpang atau pengguna yang ada di ketiga terminal ini, secara umum tidak menghadapi masalah kelancaran sirkulasi, hanya saja kelengkapan fasilitas.

Penataan ruang dan pengaturan pergerakan yang ada dalam terminal memang kurang optimal dalam mendukung pelayanan bagi calon penumpang dikarenakan belum adanya pemisahan antara ruang parkir kendaraan angkutan umum dengan ruang-ruang yang lain sehingga kondisi tapak terminal belum terlihat berfungsi secara maksimal sesuai dengan peruntukannya.

4.4.4 Analisis Fasilitas Utama dan Penunjang Terminal

Hal yang sangat penting yang sangat mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan fungsi terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal, salah satu indikator kenyamanan itu adalah kelengkapan fasilitas terminal itu sendiri. Kondisi fasilitas terminal akan mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh pengguna. Jika kondisi baik akan makin banyak orang yang bersedia menggunakan terminal sebagai fasilitas perpindahan moda angkutan. Adapun fasilitas utama yang harus dimiliki oleh terminal adalah:

- Jalur pemberangkatan dan kedatangan angkutan umum
- Tempat tunggu kendaraan
- Bangunan kantor terminal
- Loker penjualan karcis
- Rambu-rambu dan papan informasi

Untuk melihat kelengkapan fasilitas utama dan penunjang yang ada di ketiga terminal, semua fasilitas yang ada dibandingkan dengan standart minimal yang harus ada pada suatu terminal berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan. Berdasarkan hasil observasi lapangan dan data dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang fasilitas utama dan penunjang dari ke tiga terminal dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL IV.11
FASILITAS UTAMA DAN PENDUKUNG
TERMINAL ANGKUTAN UMUM REGIONAL
DI KOTA PANGKALPINANG

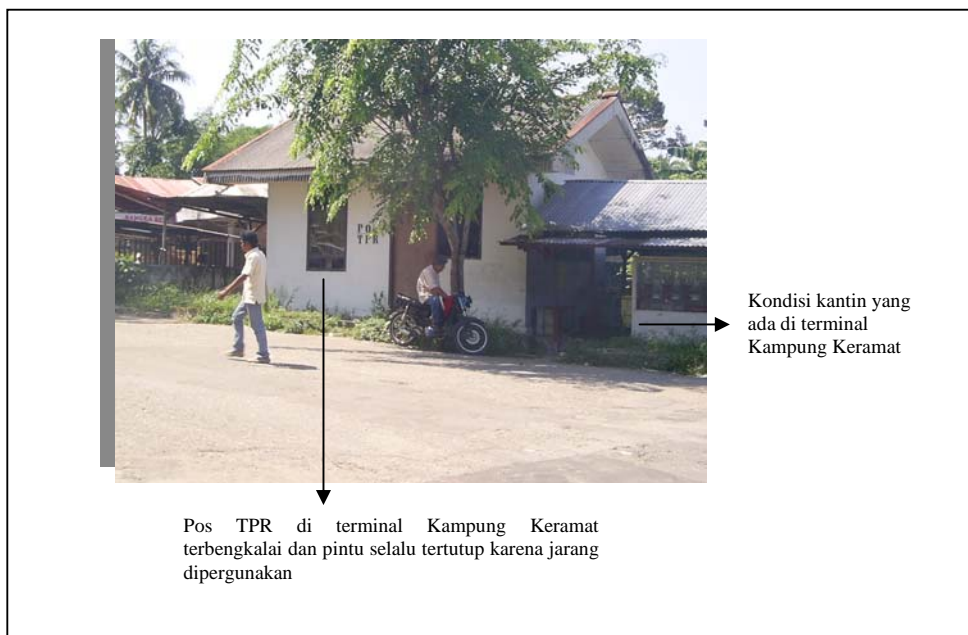
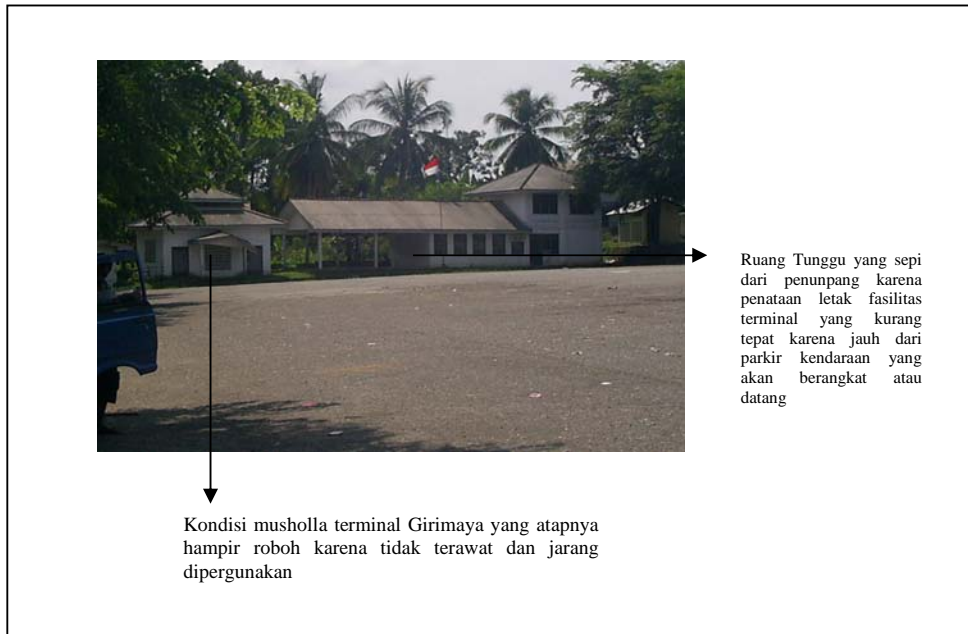
NO	JENIS FASILITAS	STANDART MINIMAL	KONDISI EKSISTING TERMINAL		
			SELINDUNG	KM. KERAMAT	GIRIMAYA
1	2	3	4	5	6
1. KENDARAAN					
a	Parkir AKDP	27 m2/kend	7620 M2	7315 M2	10507 M2
b	Parkir angkota	20 m2/kend			
c	Parkir pribadi	20 m2/kend	-	-	-
e	Jumlah kend. Pribadi	30 unit	-	-	-
f	Sirkulasi kendaraan	100% parkir	7620 M2	7315 M2	10507 M2
g	Ruang servise	150 m2	-	-	-
h	Pompa bensin	1 unit	-	-	-
i	Ruang istirahat OP	50 m2	-	-	-
j	Gudang	25 m2	-	-	-
k	Parkir cadangan	50% Ruang parkir	-	-	-
2. PENUMPANG					
a	Ruang tunggu	1,25 m2/org	50 M2	50 M2	50 M2
b	Ruang sirkulasi	40% R. Tunggu m2	50 M2	50 M2	50 M2
c	Kios	60% R. Tunggu m2	-	-	-
d	Kamar mandi	72 m2	18 M2	18 M2	18 M2
e	Musholla	72 m2	24 M2	24 M2	24 M2
3. OPERASIONAL					
a	Ruang administrasi	20 m2	36 M2	36 M2	36 M2
b	Ruang pengawas	6 m2			
c	Loket	3 m2	4 M2	4 M2	4 M2
d	Peron	4 m2	4 M2	4 M2	4 M2
e	Restribusi	6 m2	-	-	-
f	Ruang informasi	12 m2	-	-	-
g	Ruang P3K	45 m2	-	-	-
h	Ruang perkantoran	150 m2	-	-	-
i	Ruang cadangan	40 % Luas total	-	-	-
	luar (tidak efektif)				
4. Cadangan Pengembangan					
a	Parkir	50% Luas parkir	-	-	-
b	Terminal	100% Luas terminal	-	-	-

Sumber : Hasil Observasi 2005

Berdasarkan data diatas, dapat diketahui perbandingan fasilitas terminal secara riil dilapangan dengan standart minimal yang ditetapkan Departemen Perhubungan. Fasilitas yang sesuai dengan standar dari Departemen Perhubungan merupakan aset yang sangat berharga sebagai upaya meningkat kinerja dari aspek fisik. Dari tabel diatas menunjukkan bahwa ketiga terminal angkutan umum

regional di Kota Pangkalpinang belum memiliki fasilitas yang memadai sesuai dengan standar minimal yang ada. Dari aspek fasilitas utama sebenarnya ketiga angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang sudah memiliki sudah cukup memadai, bangunan seperti kantor terminal, loket penjualan karcis dan tempat tunggu kendaraan sudah ada di terminal tersebut, namun kondisi bangunan yang sudah rusak karena tak pernah digunakan membuat fasilitas-fasilitas kurang berfungsi secara maksimal. Untuk fasilitas penunjang terminal seperti yang tertera pada tabel diatas terlihat masing banyak kekurangannya seperti musholla, toilet kondisinya sudah rusak dan sangat kotor. Disamping itu juga penataan ruang dan penempatan fasilitas terminal yang kurang tepat membuat fasilitas tersebut kurang berfungsi secara optimal. Selain berdasarkan pengamatan dilapangan diatas, berdasarkan wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa pengguna jasa terminal, secara umum mereka berpendapat bahwa kondisi fisik terminal yang kurang memadai sehingga mengurangi keoptimalan fungsi terminal dalam melayani pengguna sebagai salah satu fasilitas publik. Mereka rata-rata berpendapat bahwa fasilitas terminal perlu ditambah lagi terutama ruang tunggu yang terlalu kecil serta penataan letaknya yang kurang tepat membuat para penumpang jarang menunggu angkutan di ruang tunggu. Selain itu fasilitas lain seperti kantin. Musholla dan kamar mandi yang kotor karena kurang terawat sangat mempengaruhi kenyamanan para pengguna jasa terminal dalam menunggu angkutan. Dari hasil observasi dan wawancara dapat disimpulkan bahwa fasilitas utama dan penunjang yang diketiga terminal masih kurang memadai, untuk itu fasilitas-fasilitas yang belum ada sesuai dengan ketentuan Departemen Perhubungan, perlu adanya penambahan, peningkatan atau perbaikan untuk fasilitas yang telah rusak agar lebih meningkat kinerja terminal.

GAMBAR IV.22
FASILITAS-FASILITAS YANG ADA DI KETIGA TERMINAL





Kondisi musholla di terminal Selindung yang terbelengkalai tidak pernah digunakan

Kondisi ruang tunggu di terminal Selindung yang sepi penumpang karena letaknya yang jauh dari parkir kendaraan



Kondisi kantin terminal yang kurang memadai di terminal Kampung Keramat

TABEL I.V.12
RANGKUMAN HASIL ANALISIS PEMANFAATAN TERMINAL ANGKUTAN UMUM REGIONAL
DIKOTA PANGKALPINANG

	ANALISIS PEMANFAATAN	TERMINAL SELINDUNG	TERMINAL KAMP. KERAMAT	TERMINAL GIRIMAYA
1	2	3	4	5
1.	Aspek Lokasi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Letak terminal ▪ Jarak dari jalan utama kota ▪ Penggunaan lahan sekitar lokasi terminal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terletak di pinggir kota perbatasan antara Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Induk ▪ Jarak dari jalan utama ± 600 m ▪ Perumahan kepadatan rendah, pertanian dan perkebunan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terletak di pinggir kota perbatasan antara Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Tengah ▪ Jarak dari jalan utama ± 300 m ▪ Perumahan kepadatan tinggi, pertokoan, perkantoran swasta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terletak di pinggir kota perbatasan antara Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Tengah ▪ Jarak dari jalan utama ± 450 m ▪ Perumahan kepadatan rendah, perkantoran pemerintah.
2.	Aspek aksesibilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keterkaitan dengan sistem jaringan ▪ Keterkaitan dengan sistem Transit Lokal <ul style="list-style-type: none"> – Bandara Udara Depati Amir – Pelabuhan Pangkalbalam – Terminal induk ▪ Keterkaitan dengan rute angkutan <ul style="list-style-type: none"> – Angkutan luar kota – Angkutan dalam kota – Angkutan pedesaan ▪ Keterkaitan dengan sistem fungsi primer <ul style="list-style-type: none"> – Pasar Pembangunan – Kantor Kantor Pemerintah Kota – Kantor Kantor Pemerintah Propinsi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dihubungkan dengan jalan Kolektor Primer yaitu Jalan Jendral Sudirman yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Induk ▪ Jarak ke Bandar Udara $\pm 7,7$ KM ▪ Jarak ke Pelabuhan Pangkalbalam $\pm 1,6$ KM ▪ Jarak ke Terminal Induk $\pm 3,6$ KM. ▪ Trayek Luar Kota 2 trayek ▪ Trayek Dalam kota 1 trayek ▪ Trayek Pedesaan 1 trayek ▪ Jarak ke pasar $\pm 3,7$ KM ▪ Jarak ke Kantor Pemritah Kota $\pm 5,6$ KM ▪ Jarak ke Kantor pemritah Propinsi $\pm 7,8$ KM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dihubungkan dengan jalan Kolektor Primer yaitu Jalan Mentok yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Tengah ▪ Jarak ke Bandar Udara $\pm 5,5$ KM ▪ Jarak ke Pelabuhan Pk Balam $\pm 6,08$ KM ▪ Jarak ke Terminal Induk $\pm 2,9$ KM. ▪ Trayek Luar Kota 25 trayek ▪ Trayek Dalam kota 2 trayek ▪ Trayek Pedesaan 1 trayek ▪ Jarak ke pasar $\pm 2,7$ KM ▪ Jarak ke Kantor Pemritah Kota $\pm 2,3$ KM ▪ Jarak ke Kantor Pemritah Propinsi $\pm 7,3$ KM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dihubungkan dengan jalan Kolektor Primer yaitu Jalan Mayor Syafri Rahman yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan Kabupaten Bangka Tengah ▪ Jarak ke Bandar Udara $\pm 2,4$ KM ▪ Jarak ke Pelabuhan Pangkalbalam $\pm 5,9$ KM ▪ Jarak ke Terminal Induk $\pm 2,7$ KM. ▪ Trayek Luar Kota 5 trayek ▪ Trayek Dalam kota 1 trayek ▪ Trayek Pedesaan tidak ada ▪ Jarak ke pasar $\pm 2,7$ KM ▪ Jarak ke kantor Pemritah Kota ± 1 KM ▪ Jarak ke kantor Pemritah Propinsi $\pm 4,4$ KM

3	Aspek sistem sirkulasi terminal <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sirkulasi kendaraan ▪ Sirkulasi penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak ada pemisahan antara jalur pemberangkatan dan jalur kedatangan . ▪ Jalan pintu masuk kendaraan ke terminal hanya melalui satu jalan. ▪ Sirkulasi penumpang sudah memadai 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak ada pemisahan antara jalur pemberangkatan dan jalur kedatangan. ▪ Kapasitas terminal yang terbatas untuk menampung kendaraan angkutan umum luar kota ▪ Sirkulasi penumpang umumnya sudah memadai 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak ada pemisahan antara jalur pemberangkatan dan jalur kedatangan. ▪ Sirkulasi penumpang umumnya sudah memadai
4	Aspek Fasilitas Terminal <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas Utama ▪ Fasilitas Penunjang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas Utama dan Penunjang umumnya sudah ada di terminal ini namun kondisi yang kurang terawat karena jarang digunakan membuat fungsinya kurang maksimal. ▪ Penataan dan penempatan fasilitas yang kurang tepat membuat fasilitas tersebut kurang optimalnya. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas Utama dan Penunjang umumnya sudah ada di terminal ini namun kondisi yang kurang terawat karena jarang digunakan membuat fungsinya kurang maksimal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas Utama dan Penunjang umumnya sudah ada di terminal ini namun kondisi yang kurang terawat karena jarang digunakan membuat fungsinya kurang maksimal

4.5 Analisis Persepsi Pengguna

Masyarakat sebagai pengguna mempunyai peran yang besar dalam keberlangsungan dan pengembangan terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang, maka dari itu diperlukan suatu pendapat masyarakat terhadap tingkat pelayanan yang telah diberikan oleh terminal. Analisis pengguna merupakan analisis terhadap persepsi penumpang dan pengemudi kendaraan angkutan umum terhadap kondisi pelayanan ketiga terminal tersebut. Kondisi pelayanan mencakup 3 kategori yang dipilih yaitu fungsi terminal bagi pengguna, fasilitas utama terminal, fasilitas penunjang terminal dan pertanyaan tambahan mengenai kondisi pemanfaatan serta penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal. Persepsi sangat dipengaruhi oleh nilai baik buruk, suka tidak suka terhadap fenomena atau fakta yang dihadapi, oleh seseorang atau kelompok tertentu. Untuk menganalisis persepsi pengguna ini digunakan metode penskoran (skoring) dengan penilaian 2,1 dan 0. Untuk responden yang menjawab baik, mudah, tepat atau memadai diberi skor 2, untuk yang menjawab kurang baik, kurang tepat, kurang memadai atau agak sulit diberi skor 1 dan yang menjawab buruk, tidak memadai sulit dan tidak tepat diberi skor 0. Jumlah masing-masing responden sesuai dengan metode pengambilan sampel yaitu 100 responden untuk penumpang dan 75 responden untuk pengemudi angkutan umum. Total dari jumlah perkalian skor setiap responden dibuat interval kriteria seperti yang terlihat pada tabel IV.13.

4.5.1 Penilaian Terhadap Persepsi Penumpang

Penilaian terhadap persepsi penumpang ini, merupakan penilaian untuk mengetahui kondisi pelayanan terminal yang mencakup tiga kategori yaitu fungsi terminal bagi penumpang, fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Metode yang digunakan untuk penilai ini dengan metode penskoran (skoring) dengan menggunakan rumus dibawah ini maka dapat diketahui klasnya, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel:

$$I = \frac{R}{N}$$

Keterangan : I = Lebar Interval Klas

R = (Rentang) Skor Tertinggi – Skor Terendah

N = Jumlah Klas/Klasifikasi

Sumber : Sudjana 1996:47

Metode penskoran (skoring) untuk penumpang.

TABEL IV.13
METODE PENSKORAN (SKORING)
UNTUK PENUMPANG

No	Persepsi	Skor	Total Skor	Keterangan
1	2	3	4	5
A. FUNGSI TERMINAL BAGI PENUMPANG				
1	Baik	2	1068-1600	Jumlah pertanyaan sebanyak 8
2	Kurang baik	1	534 - 1067	Jumlah responden adalah 100 orang
3	Buruk	0	0-533	
B. FASILITAS UTAMA TERMINAL				
1	Memadai	2	401-600	Jumlah pertanyaan sebanyak 3
2	Kurang memadai	1	201-400	Jumlah responden adalah 100 orang
3	Tidak memadai	0	0-200	
C. FASILITAS PENUNJANG TERMINAL				
1	Memadai	2	1068-1600	Jumlah pertanyaan sebanyak 8
2	Kurang memadai	1	534 - 1067	Jumlah responden adalah 100 orang
3	Tidak memadai	0	0-533	

Sumber : Hasil Analisis, 2005

TABEL IV.14
SKOR PENILAIAN TERHADAP FUNGSI TERMINAL
UNTUK PENUMPANG

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG			TERM.KMP.KERAMAT			TERM. GIRIMAYA		
		JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A. FUNGSI TERMINAL BAGI PENUMPANG										
1	Bagaimana tanggapan tentang kemudahan dalam mencapai terminal ini:									
	a. Mudah	16	32	16%	70	140	70%	25	50	25%
	b. Agak sulit	64	64	64%	29	29	29%	61	61	61%
	c. Sulit	20	0	20%	1	0	1%	14	0	14%
2	Bagaimana tanggapan tentang penempatan lokasi terminal ini:									
	a. Tepat	23	46	23%	72	144	72%	23	46	23%
	b. Kurang tepat	56	56	56%	27	27	27%	54	54	54%
	c. Tidak tepat	21	0	21%	1	0	1%	23	0	23%
3	Bagaimana tanggapan tentang kelengkapan rute angkutan umum di terminal ini:									
	a. Lengkap	29	58	29%	59	118	59%	33	66	33%
	b. Kurang lengkap	52	52	52%	40	40	40%	51	51	51%
	c. Tidak lengkap	19	0	19%	1	0	1%	16	0	16%
4	Bagaimana tanggapan tentang kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini:									
	a. Nyaman	17	34	17%	32	64	32%	17	34	17%
	b. Kurang nyaman	51	51	51%	67	67	67%	56	56	56%
	c. Tidak nyaman	32	0	32%	1	0	1%	27	0	27%
5	Pernahkah anda melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini:									
	a. Pernah	100	0	100%	100	0	100%	100	0	100%
	b. Tidak pernah	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%
6	Bagaimana tanggapan tentang kemudahan melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini:									
	a. Mudah	20	40	20%	53	106	53%	23	46	23%
	b. Agak sulit	67	67	67%	46	46	46%	66	66	66%
	c. Sulit	13	0	13%	1	0	1%	11	0	11%
7	Bagaimana tanggapan tentang pelayanan operasional di terminal ini:									
	a. Baik	38	76	38%	65	130	65%	40	80	40%
	b. Kurang baik	58	58	58%	21	21	21%	54	54	54%
	c. Buruk	4	0	4%	14	0	14%	6	0	6%
8	Bagaimana tanggapan tentang pelayanan pengaturan dan penertiban lalu lintas di terminal ini:									
	a. Baik	37	74	37%	22	44	22%	30	60	30%
	b. Kurang baik	60	60	60%	76	76	76%	63	63	63%
	c. Buruk	3	0	3%	2	0	2%	7	0	7%
TOTAL SKOR		768			1052			787		

Sumber : Hasil Analisis, 2005

Tabel IV.14 di atas memperlihatkan penilaian penumpang terhadap kondisi pelayanan ketiga terminal angkutan umum yang ada di Kota Pangkalpinang terkait dengan fungsi terminal bagi penumpang, berdasarkan hasil survei di atas menunjukkan bahwa terminal yang mempunyai total skor yang tertinggi adalah terminal Kampung Keramat, yang kedua terminal Girimaya dan yang ketiga adalah terminal Selindung. Berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan pada tabel IV.13 bahwa terminal Kampung Keramat termasuk kedalam kategori terminal yang tingkat pelayanannya baik berdasarkan persepsi penumpang yaitu dengan skor 1052. Sedangkan terminal Selindung dan terminal Girimaya termasuk dalam kategori tingkat pelayanan yang kurang baik yaitu memperoleh skor 768 dan 787. Sedangkan untuk skor penilaian penumpang terhadap fasilitas utama dan penunjang terminal dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL IV.15
SKOR PENILAIAN TERHADAP FASILITAS UTAMA TERMINAL
UNTUK PENUMPANG

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG			TERM. KMP. KERAMAT			TERM. GIRIMAYA		
		JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
B. FASILITAS UTAMA TERMINAL										
1	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal keberangkatan di terminal ini:									
	a. Memadai	29	58	29%	22	44	22%	30	60	30%
	b. Kurang memadai	64	64	64%	76	76	76%	63	63	63%
	c. Tidak memadai	7	0	7%	2	0	2%	7	0	7%
2	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal kedatangan di terminal ini:									
	a. Memadai	37	74	37%	36	72	36%	38	76	38%
	b. Kurang memadai	56	56	56%	62	62	62%	55	55	55%
	c. Tidak memadai	7	0	7%	2	0	2%	7	0	7%
3	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal tunggu di terminal ini:									
	a. Memadai	22	44	22%	26	52	26%	24	48	24%
	b. Kurang memadai	46	46	46%	72	72	72%	48	48	48%
	c. Tidak memadai	32	0	32%	2	0	2%	28	0	28%
TOTAL SKOR		342			378			350		

Sumber : Hasil Analisis, 2005

TABEL IV.16
SKOR PENILAIAN TERHADAP FASILITAS PENUNJANG TERMINAL
UNTUK PENUMPANG

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG			TERM.KMP.KERAMAT			TERM. GIRIMAYA		
		JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
C. FASILITAS PENUNJANG TERMINAL										
Bagaimana tanggapan tentang fasilitas pelayanan loket:										
1	a. Memuaskan	5	10	5%	3	6	3%	10	20	10%
	b. Kurang memuaskan	46	46	46%	67	67	67%	52	52	52%
	c. Tidak memuaskan	49	0	49%	30	0	30%	38	0	38%
Bagaimana tanggapan tentang papan pengumuman mengenai, jurusan, jadwal dan tarif:										
2	a. Jelas	8	16	8%	17	34	17%	10	20	10%
	b. Kurang jelas	57	57	57%	67	67	67%	62	62	62%
	c. Tidak jelas	35	0	35%	16	0	16%	28	0	28%
Bagaimana tanggapan tentang fasilitas pelayanan informasi/penerangan:										
3	a. Baik	9	18	9%	10	20	10%	9	18	9%
	b. Kurang baik	59	59	59%	88	88	88%	62	62	62%
	c. Buruk	32	0	32%	2	0	2%	29	0	29%
Bagaimana tanggapan tentang kondisi toilet/WC di terminal ini:										
4	a. Memadai	9	18	9%	52	104	52%	13	26	13%
	b. Kurang memadai	66	66	66%	41	41	41%	62	62	62%
	c. Tidak memadai	25	0	25%	7	0	7%	25	0	25%
Bagaimana tanggapan tentang kondisi kantin di terminal ini:										
5	a. Memadai	11	22	11%	53	106	53%	15	30	15%
	b. Kurang memadai	82	82	82%	36	36	36%	78	78	78%
	c. Tidak memadai	7	0	7%	11	0	11%	7	0	7%
Bagaimana tanggapan tentang kondisi fasilitas pelayanan feron di terminal ini:										
6	a. Memadai	12	24	12%	9	18	9%	10	20	10%
	b. Kurang memadai	48	48	48%	72	72	72%	49	49	49%
	c. Tidak memadai	40	0	40%	19	0	19%	41	0	41%
Bagaimana tanggapan tentang kondisi musholla di terminal ini:										
7	a. Memadai	16	32	16%	52	104	52%	19	38	19%
	b. Kurang memadai	66	66	66%	45	45	45%	63	63	63%
	c. Tidak memadai	18	0	18%	3	0	3%	18	0	18%
Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal kedatangan di terminal ini:										
8	a. Memadai	18	36	18%	12	24	12%	19	38	19%
	b. Kurang memadai	73	73	73%	85	85	85%	72	72	72%
	c. Tidak memadai	9	0	9%	3	0	3%	9	0	9%
TOTAL SKOR		673			917			710		

Sumber : Hasil Analisis, 2005

Berdasarkan tabel IV.15 dan tabel IV.16 di atas menunjukkan bahwa fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang ada di ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang kurang memadai. Ini terlihat dari jumlah

skor masing-masing fasilitas utama terminal yang hanya berkisar pada interval 201-400. Untuk terminal Selindung total skor yang diperoleh adalah 342, merupakan skor yang paling kecil dibandingkan dengan dua terminal lain. Sedangkan skor tertinggi yaitu pada terminal Kampung Keramat dengan skor sebesar 378. Untuk fasilitas penunjang terminal berdasarkan tabel IV.16 menunjukkan bahwa ketiga terminal angkutan umum regional ini juga mempunyai fasilitas yang kurang memadai menurut persepsi penumpang, hal ini terlihat dari total skor ketiga terminal yang masih masuk dalam interval 534-1067 sesuai dengan tabel metode skoring. Fasilitas-fasilitas utama dan penunjang yang ada di terminal sudah ada, akan tetapi kondisi fasilitas tersebut yang tidak terawat dan penempatannya kurang tepat membuat fasilitas itu tidak bisa berfungsi secara maksimal. Selain itu juga di dalam angket terdapat beberapa pertanyaan tambahan mengenai apakah fungsi pemanfaatan sudah berjalan secara maksimal dan faktor-faktor yang menyebabkan kurang maksimal fungsi terminal tersebut. Berdasarkan pada hasil angket yang telah disebarakan kepada 100 orang responden untuk masing-masing terminal didapat beberapa tanggapan para penumpang yaitu untuk terminal Selindung 95 responden atau 95 % mengatakan bahwa pemanfaatan terminal belum berfungsi secara maksimal dan 5 responden mengatakan bahwa terminal tersebut sudah berfungsi maksimal sesuai dengan kriteria pemanfaatan terminal. Dari 5 pilihan jawaban yang diberikan, Menurut para penumpang faktor-faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya fungsi terminal Selindung adalah 56 responden atau 59 % menjawab karena lokasi terminal yang terlalu jauh dari

jalan utama sehingga agak sulit dijangkau oleh penumpang, 11 % atau 10 responden menjawab karena kurang disiplinnya angkutan umum untuk masuk kedalam terminal, 6 % atau 6 responden menjawab karena fasilitas terminal yang kurang lengkap, 20 % atau 19 responden menjawab karena kurang tegasnya petugas terminal dalam melakukan pengaturan dan penertiban kepada pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk kedalam terminal dan 4 responden atau 4 % menjawab lain-lain seperti banyak preman di dalam terminal, kondisi terminal yang terlalu panas karena kurang pohon pelindung. Berikut hasil angket secara keseluruhan yang disajikan pada tabel IV.17.

TABEL IV.17
TANGGAPAN PENUMPANG MENGENAI FAKTOR PENYEBAB
KURANG MAKSIMALNYA PEMANFAATAN FUNGSI TERMINAL

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG		TERM. KMP. KERAMAT		TERM. GIRIMAYA	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	2	3	5	6	8	9	11
D. PERTANYAAN TAMBAHAN							
	Apakah pemanfaatan fungsi terminal ini sudah berjalan secara maksimal						
1	a. Sudah	5	5%	22	22%	8	8%
	b. Belum	95	95%	78	78%	92	92%
	Apakah yang menyebabkan kurang maksimalnya fungsi terminal						
	a. Lokasi terminal yg jauh dari jalan utama	56	59%	1	1%	49	53%
	b. Kurang disiplinnya agktan utk masuk terminal	10	11%	10	13%	13	14%
2	c. Fasilitas terminal yang krg lengkap	6	6%	58	74%	11	12%
	d. Kurang tegasnya penertiban oleh petugas	19	20%	5	6%	16	17%
	e. lain-lain	4	4%	4	5%	3	3%
	TOTAL	95	100%	78	100%	92	100%

Sumber : Hasil Analisis, 2005

Dari tabel IV.17 dapat disimpulkan bahwa menurut pendapat para penumpang yang menyebabkan pemanfaatan terminal angkutan regional di Kota Pangkalpinang kurang maksimal adalah:

1. Untuk terminal Selindung, lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama dan kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal, sehingga membuat pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. Dengan persentase sebesar 59 % dan 20 % dari 100 responden.
2. Untuk terminal Kampung Keramat, fasilitas terminal baik utama dan penunjang yang kurang memadai membuat fungsi terminal kurang maksimal dengan persentase 74 % dari 100 responden.
3. Untuk terminal Girimaya, seperti terminal Selindung yaitu lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama dan kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal sehingga membuat pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. Dengan persentase sebesar 53 % dan 17 % dari 100 responden.

4.5.2 Penilaian Terhadap Persepsi Pengemudi

Penilaian terhadap persepsi pengemudi, seperti halnya dengan penilaian terhadap persepsi penumpang yang merupakan penilaian untuk mengetahui kondisi pelayanan terminal yang mencakup tiga kategori yaitu fungsi terminal bagi pengemudi, fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Metode yang digunakan untuk penilaian ini dengan metode penskoran (skoring) dengan menggunakan tabel dibawah ini:

TABEL IV.18
METODE PENSKORAN (SKORING)
UNTUK PENGEMUDI

No	Persepsi	Skor	Total Skor	Keterangan
1	2	3	4	5
A. FUNGSI TERMINAL BAGI PENGEMUDI				
1	Baik	2	537-800	Jumlah pertanyaan sebanyak 4
2	Kurang baik	1	269 - 536	Jumlah responden adalah 100 orang
3	Buruk	0	0-268	
B. FASILITAS UTAMA TERMINAL				
1	Memadai	2	401-600	Jumlah pertanyaan sebanyak 3
2	Kurang memadai	1	201-400	Jumlah responden adalah 100 orang
3	Tidak memadai	0	0-200	
C. FASILITAS PENUNJANG TERMINAL				
1	Memadai	2	677 - 1000	Jumlah pertanyaan sebanyak 5
2	Kurang memadai	1	334 - 667	Jumlah responden adalah 100 orang
3	Tidak memadai	0	0 - 333	

Sumber : Hasil Analisis, 2005

TABEL IV.19
SKOR PENILAIAN TERHADAP FUNGSI TERMINAL SELINDUNG
UNTUK PENGEMUDI

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG			TERM.KMP.KERAMAT			TERM. GIRIMAYA		
		JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A. FUNGSI TERMINAL BAGI PENGEMUDI										
1	Bagaimana tanggapan tentang kemudahan dalam mencapai terminal ini:									
	a. Mudah	25	50	33%	49	98	65%	39	78	52%
	b. Agak sulit	42	42	56%	26	26	35%	33	33	44%
	c. Sulit	8	0	11%	0	0	0%	3	0	4%
2	Bagaimana tanggapan tentang pelayanan operasional di terminal ini:									
	a. Baik	12	24	16%	44	88	59%	33	66	44%
	b. Kurang baik	53	53	71%	31	31	41%	39	39	52%
	c. Buruk	10	0	13%	0	0	0%	3	0	4%
3	Bagaimana tanggapan tentang penempatan lokasi terminal ini:									
	a. Tepat	7	14	9%	45	90	60%	35	70	47%
	b. Kurang tepat	41	41	55%	28	28	37%	33	33	44%
	c. Tidak tepat	27	0	36%	2	0	3%	7	0	9%
4	Bagaimana tanggapan tentang pelayanan pengaturan dan penertiban lalu lintas di terminal ini:									
	a. Baik	11	22	15%	41	82	55%	32	64	43%
	b. Kurang baik	50	50	67%	34	34	45%	41	41	55%
	c. Buruk	14	0	19%	0	0	0%	2	0	3%
TOTAL SKOR		296			477			424		

Sumber : Hasil Analisis, 2005

Dari tabel IV.19 di atas menunjukkan bahwa hasil kuisisioner terhadap pendapat pengemudi angkutan umum yang menggunakan ketiga angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang. Dari hasil kuisisioner tersebut skor tertinggi adalah terminal Kampung Keramat yaitu 477 dan hasil yang terendah adalah terminal Selindung dengan skor 296. Namun secara keseluruhan tingkat pelayanan terminal tersebut masuk dalam kategori kurang baik sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan pada tabel IV.18 di atas.

TABEL IV.20
SKOR PENILAIAN TERHADAP FASILITAS UTAMA TERMINAL
UNTUK PENGEMUDI

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERMSSELINDUNG			TERMLKMP.KERAMAT			TERM. GIRIMAYA		
		JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
B. FASILITAS UTAMA TERMINAL										
	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal keberangkatan di terminal ini:									
1	a. Memadai	30	60	40%	48	96	64%	38	76	51%
	b. Kurang memadai	37	37	49%	25	25	33%	32	32	43%
	c. Tidak memadai	8	0	11%	2	0	3%	5	0	7%
	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal kedatangan di terminal ini:									
2	a. Memadai	19	38	25%	45	90	60%	35	70	47%
	b. Kurang memadai	43	43	57%	30	30	40%	34	34	45%
	c. Tidak memadai	13	0	17%	0	0	0%	6	0	8%
	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal lintas/sirkulasi di terminal ini:									
3	a. Memadai	16	32	21%	33	66	44%	27	54	36%
	b. Kurang memadai	37	37	49%	40	40	53%	39	39	52%
	c. Tidak memadai	22	0	29%	2	0	3%	9	0	12%
	Bagaimana tanggapan tentang kondisi areal tunggu di terminal ini:									
4	a. Memadai	20	40	27%	39	78	52%	33	66	44%
	b. Kurang memadai	38	38	51%	25	25	33%	31	31	41%
	c. Tidak memadai	17	0	23%	11	0	15%	11	0	15%
TOTAL		325			450			402		

Sumber : Hasil Analisis, 2005

Berdasarkan tabel IV.20 di atas menunjukkan bahwa fasilitas utama yang ada di ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang sudah memadai kecuali terminal Selindung. Untuk terminal Kampung Keramat dan terminal Girimaya masing-masing total skor yaitu 450 dan 402, ini berarti sudah masuk dalam kategori memadai berdasarkan metode skoring yang sudah ditetapkan pada tabel IV.18, akan tetapi untuk terminal Selindung termasuk ke dalam kategori kurang memadai dengan skor sebesar 325. Hasil ini berbeda dengan pendapat para pengguna angkutan umum yang menunjukan bahwa seluruh fasilitas utama terminal bagi penumpang kurang memadai.

TABEL IV.21
SKOR PENILAIAN TERHADAP FASILITAS PENUNJANG TERMINAL
UNTUK PENGEMUDI

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG			TERM.KMP.KERAMAT			TERM. GIRIMAYA		
		JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%	JMLH	SKOR	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
C. FASILITAS PENUNJANG TERMINAL										
1	Bagaimana tanggapan tentang fasilitas pelayanan informasi/penerangan:									
	a. Baik	18	36	24%	21	42	28%	19	38	25%
	b. Kurang baik	39	39	52%	38	38	51%	36	36	48%
	c. Buruk	18	0	24%	16	0	21%	20	0	27%
2	Bagaimana tanggapan tentang kondisi kantin di terminal ini:									
	a. Memadai	23	46	31%	28	56	37%	23	46	31%
	b. Kurang memadai	40	40	53%	32	32	43%	35	35	47%
	c. Tidak memadai	12	0	16%	15	0	20%	17	0	23%
3	Bagaimana tanggapan tentang kondisi fasilitas pelayanan kesehatan di terminal ini:									
	a. Memadai	6	12	8%	3	6	4%	5	10	7%
	b. Kurang memadai	36	36	48%	44	44	59%	40	40	53%
	c. Tidak memadai	33	0	44%	28	0	37%	30	0	40%
4	Bagaimana tanggapan tentang kondisi toilet/WC di terminal ini:									
	a. Memadai	25	50	33%	34	68	45%	27	54	36%
	b. Kurang memadai	34	34	45%	29	29	39%	30	30	40%
	c. Tidak memadai	16	0	21%	12	0	16%	18	0	24%
5	Bagaimana tanggapan tentang kondisi mushollah di terminal ini:									
	a. Memadai	24	48	32%	39	78	52%	39	78	52%
	b. Kurang memadai	40	40	53%	21	21	28%	24	24	32%
	c. Tidak memadai	11	0	15%	15	0	20%	12	0	16%
		381			414			391		

Sumber : Hasil Analisis, 2005

Sedangkan untuk fasilitas penunjang yang ada terminal berdasarkan tabel IV.21 menunjukkan bahwa fasilitas penunjang di ketiga terminal angkutan umum regional ini kurang memadai. Hal ini ditunjukkan dari nilai total skor yang diperoleh ketiga terminal masuk kedalam interval klas 333-667 yaitu kurang memadai. Untuk pertanyaan tambahan mengenai tanggapan para pengemudi angkutan umum tentang pemanfaatan terminal apakah sudah berfungsi secara maksimal, dari hasil survai menunjukkan bahwa 88 % responden menjawab terminal Selindung Belum maksimal dan 60 % responden menjawab fungsi terminal Kampung Keramat belum maksimal serta untuk terminal Girimaya 73 %

responden menjawab belum maksimal. Untuk lebih jelasnya hasil kuisioner dapat dilihat pada tabel IV.22 berikut ini:

TABEL IV.22
TANGGAPAN PENGEMUDI MENGENAI
FAKTOR PENYEBAB KURANG MAKSIMALNYA
FUNGSI TERMINAL

NO	PERTANYAAN KUISIONER	TERM. SELINDUNG		TERMLKMP.KERAMAT		TERM. GIRIMAYA	
		JMLH	%	JMLH	%	JMLH	%
1	2	3	5	6	8	9	11
D. PERTANYAAN TAMBAHAN							
1	Apakah pemanfaatan fungsi terminal ini sudah berjalan secara maksimal:						
	a. Sudah	9	12%	30	40%	20	27%
	b. Belum	66	88%	45	60%	55	73%
2	Apakah yang menyebabkan kurang maksimalnya fungsi terminal:						
	a. Lokasi terminal yang jauh dari jalan utama	27	41%	4	9%	7	13%
	b. Kurang disiplinnya penumpang utk masuk terminal	11	17%	21	47%	22	40%
	c. Fasilitas terminal yang krg lengkap	5	8%	8	18%	3	5%
	d. Kurang tegasnya penertiban oleh petugas	19	29%	10	22%	20	36%
	e. lain-lain	4	6%	2	4%	3	5%
		66	100%	45	58%	55	100%

Sumber : Hasil Analisis, 2005

4.6 Analisis Kebijakan dan Arah Pengembangan Wilayah

4.6.1 Analisis Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkalpinang

Pembentukan struktur ruang kota dimaksudkan untuk dapat mengarahkan penempatan pusat-pusat kegiatan yang saling berhubungan satu dengan yang lainnya dalam suatu kerangka kegiatan yang efisien. Pembentukan struktur ruang kota ini sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor:

1. Struktur kota yang telah terbentuk (kawasan terbangun)
2. Pola jaringan infrastruktur utama yang telah ada (khususnya jaringan jalan)

3. Potensi dan kendala yang ada, termasuk didalamnya keterbatasan kondisi fisik lahan
4. Kecenderungan perkembangan yang ada (berkaitan dengan pengembangan sektor unggulan yang ada)
5. Kebijakan pengembangan yang telah disusun, seperti rencana tata ruang, kebijakan sektoral yang ada seperti rencana pengembangan jaringan jalan, drainase, serta penertiban ijin lokasi untuk kegiatan industri, jalan, perdagangan dan lain-lain
6. Kebijakan penetapan kawasan lindung/hutan lindung dan kawasan yang diharapkan memiliki fungsi lindung

Berdasarkan pertimbangan di atas maka dalam melaksanakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang terdapat beberapa alternatif pengembangan:

Alternatif I

Pengembangan dengan meningkatkan intensitas dari pusat Kota Pangkalpinang sehingga memiliki kepadatan bangunan dan jumlah penduduk yang semakin tinggi dengan memanfaatkan lahan-lahan yang masing kosong di pusat kota dengan memberikan akses jalan masuk ke lokasi-lokasi. Pengembangan ini memusatkan pertumbuhan tetap berlangsung di pusat kota mengingat jarak antar kota dengan wilayah terbangunnya masih relatif dekat sehingga dapat dilayani oleh pusat kota.

Alternatif II

Pengembangan dengan menyebarkan sub-sub pusat kota ke segala penjuru kota yaitu ke arah utara (arah Sungailiat), barat (arah Desa Duren), barat daya (arah Mentok), timur (Pasir Padi), timur laut (Pangkalbalam).

Alternatif III

Pengembangan dengan memusatkan pusat pertumbuhan baru sebagai prioritas pembangunan Kota Pangkalpinang yang akan menjadi arah pengembangan dari Kota Pangkalpinang.

Dari alternatif di atas, strategi yang diambil oleh pemerintah Kota Pangkalpinang adalah alternatif yang ke tiga yaitu pengembangan kota sesuai dengan arah rencana pengembangan kawasan yang sedang berjalan dengan memusat pertumbuhan baru sebagai prioritas pembangunan Kota Pangkalpinang. Bentuk alternatif pengembangan ini diharapkan dapat mewujudkan pemanfaatan ruang yang optimal di Kota Pangkalpinang. (Sumber : Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkalpinang 2002-2012)

Berdasarkan alternatif tersebut konsep struktur ruang yang akan terbentuk adalah sebagai berikut:

1. Menjadikan Kecamatan Bukit Intan menjadi kawasan pusat pemerintahan propinsi sebagai pusat kegiatan baru untuk Pangkalpinang bagian timur dengan melengkapi sarana dan prasarana di dalam dan di sekitar kawasan.
2. Kawasan industri di dekat muara Sungai Batu Rusa yang didukung dengan beberapa fasilitas pendukung baik bagi industri maupun bagi permukiman.
3. Kawasan wisata Pantai Pasir Padi menjadi pusat pertumbuhan untuk wilayah bagian timur.
4. Pusat kegiatan perdagangan dan jasa-jasa perkotaan selain di pusat kota juga berada di wilayah bagian selatan dan barat Kota Pangkalpinang dan di Pantai Pasir Padi.

5. Jaringan jalan skala regional yaitu jalan kolektor primer Pangkalpinang akan menjadi ruas jalan utama (arteri primer) yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan kota-kota di Pulau Bangka.
6. Pengembangan rencana jaringan jalan lingkar (*ring road*) dengan jalan antara pusat kota dengan pusat pemerintahan dan kawasan industri sebagai prioritas.
7. Pemanfaatan ruang perairan sebagai kawasan budidaya perikanan laut.

Konsep pemanfaatan ruang kota yang akan diterapkan ditekankan pada tujuan untuk mendukung terciptanya struktur ruang kota yang diharapkan. Dalam hal ini konsep pemanfaatan ruang dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut:

1. Identifikasi kawasan (kawasan lindung dan kawasan budidaya)
2. Pemanfaatan ruang yang telah ada (kawasan terbangun perkotaan)
3. Kecenderungan perkembangan yang terjadi saat ini
4. Konsep struktur ruang yang akan dituju

Berdasarkan faktor-faktor diatas, maka konsep pemanfaatan ruang kota untuk wilayah Kota Pangkalpinang sebagai berikut:

8. Konsentrasi daerah perkotaan tetap akan beralokasi di Kecamatan Rangkui, Bukit Intan dan Taman Sari.
9. Kawasan Pantai Pasir Padi dikembangkan sebagai kawasan wisata terpadu yang berorientasi pada pengembangan ekowisata yang dilengkapi dengan fasilitas modern, namun tetap memperhatikan kelestarian eksisting dengan meminimalkan perubahan tutupan lahan.
10. Memberikan fungsi lindung dan kegiatan budidaya terbatas pada lokasi-lokasi tertentu di kawasan lindung setempat untuk sempadan sungai dan pantai.

11. Kawasan industri di Bukit Intan di peruntukan terutama untuk berbagai industri pengolahan.
12. Pengembangan kegiatan perikanan laut untuk dikelola secara intensif.
13. Kawasan pemukiman diarahkan di Kecamatan Gerunggang dan Bukit Intan bagian selatan.

Dari uraian kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang di atas dapat disimpulkan bahwa kebijakan pengembangan wilayah kota di arahkan barat dan timur Kota Pangkalpinang yaitu ke Kecamatan Bukit Intan dan Kecamatan Gerunggang dengan menempatkan kawasan komplek perkantoran Propinsi Kepulauan Bangka Belitung sebagai pusat pertumbuhan baru dan arah pengembangan wilayah. Sedangkan untuk Kecamatan Gerunggang di arahkan untuk pengembangan permukiman selain pengembangan permukiman di pusat kota dengan kepadatan tinggi. Kebijakan pengembangan wilayah ini didasarkan kepada alternatif III yang telah dipilih dari tiga alternatif yang ada yaitu pengembangan kota sesuai dengan arah rencana pengembangan kawasan yang sedang berjalan dengan memusat pertumbuhan baru sebagai prioritas pembangunan Kota Pangkalpinang. Bentuk alternatif pengembangan ini diharapkan dapat mewujudkan pemanfaatan ruang yang optimal di Kota Pangkalpinang. Bila dikaitkan dengan keberadaan tiga terminal angkutan umum regional yang ada diwilayah Kota Pangkalpinang yang telah dibangun sejak tahun 1998, kebijakan ini sangat kurang menguntungkan bagi perkembangan terminal tersebut karena

posisi terminal yang terletak pada bagian utara dan selatan kota. Seharusnya kebijakan pengembangan wilayah dapat mengakomodir keberadaan ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang dengan menyebar kebijakan pengembangan wilayah keseluruhan penjuru kota dengan membuat sub-sub pusat kota ke arah utara (arah Sungailiat), barat (arah Desa Duren), barat daya (arah Mentok), timur (Pasir Padi), timur laut (Pangkalbalam) seperti pilihan alternatif pengembangan kota yang kedua dan juga dapat memanfaatkan keberadaan ketiga terminal tersebut sebagai generator pergerakan pertumbuhan sub-sub pusat kota tersebut. Bila alternatif ini yang diambil tentunya akan memberikan prospek yang strategis bagi perkembangan aktivitas terminal.

4.6.2 Analisis Strategi Pengembangan Wilayah

Strategi pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang sesuai dengan skenario pengembangan wilayah yang diuraikan di atas, dimana pusat pertumbuhan baru sebagai prioritas pembangunan dan akan menjadi arah pengembangan Kota Pangkalpinang. Pusat pertumbuhan baru tersebut secara efektif akan dapat memperkecil kepincangan-kepincangan pembangunan dan perbedaan kemakmuran wilayah, karena kegiatan pembangunan lebih dapat disebarluaskan ke segenap pelosok wilayah.

Untuk mengarahkan pembangunan wilayah sesuai dengan yang diinginkan, maka strategi yang di tempuh adalah sebagai berikut:

a. Pemantapan struktur kota-kota

Struktur kota yang diharapkan adalah adanya pengembangan 1 pusat kota dengan 2 sub pusat yang cukup besar. Pusat kota tetap menjadi pusat ekonomi dari Kota Pangkalpinang dengan fungsi-fungsi:

- Jasa dan perkantoran
- Perdagangan tingkat kota
- Permukiman

Sementara itu juga dikembangkan 2 sub pusat yaitu Pangkalbalam dan pusat pemerintahan di Bukit Intan. Pangkalbalam akan menjadi sub pusat dengan fungsi-fungsi:

- Pelabuhan
- Industri
- Perdagangan regional
- Permukiman

Sedangkan pusat pemerintahan di Bukit Intan akan dikembangkan menjadi sub pusat yang memiliki fungsi-fungsi:

- Pusat perkantoran pemerintahan propinsi
- Jasa dan perkantoran
- Pendidikan
- Permukiman

Untuk memperkuat struktur tersebut di atas maka akan dikembangkan suatu sistem jaringan transportasi yang menghubungkan antar pusat-pusat tersebut dengan mengembangkan ringroad dan meningkatkan kualitas jalan yang menghubungkan antar pusat tersebut.

b. Pengembangan sistem permukiman perkotaan

Pengembangan permukiman di arahkan terkonsentrasi di pusat kota dan sub pusat kota. Pusat kota diarahkan untuk permukiman dengan tingkat kepadatan tinggi. Pusat pemerintahan di Bukit Intan diarahkan pada permukiman dengan kepadatan tinggi terutama yang berada di pusat sub pusat tersebut. Konsentrasi ini dilakukan agar memungkinkan dibangunnya fasilitas pendukung bagi permukiman yang mudah dijangkau oleh masyarakat. Wilayah lainnya diarah pada permukiman dengan kepadatan sedang yaitu berada diantara pusat kota dengan jalan lingkar. Untuk lokasi yang jauh dari pusat kota diarahkan pada permukiman dengan kepadatan rendah.

c. Pengembangan sistem jaringan transportasi

- Pengembangan jaringan jalan primer (regional) diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas antar wilayah.
- Pengembangan jaringan dan dipadukan dengan pengembangan sistem permukiman dengan menggunakan pertimbangan:
 - Pusat-pusat permukiman sebagai simpul transportasi.
 - Kebutuhan pelayanan sarana (terminal dan sub terminal) serta jenis moda pada masing-masing simpul didasarkan pada hirarki dan fungsi permukiman serta tingkat perkembangan kawasan.

4.6.3 Analisis Kecenderungan Arah Perkembangan Kota

Tumbuh dan berkembangnya suatu kota erat kaitanya dengan peranan kota baik dalam lingkup wilayahnya sendiri maupun terhadap kota-kota di sekitarnya serta potensi yang dimiliki kota tersebut. Berdasarkan perkembangannya maka Kota Pangkalpinang dapat dibagi dalam beberapa tahapan yaitu:

4.6.3.1 Perkembangan Sebelum Tahun 1945

Hingga tahun 1945 perkembangan wilayah terbangun di Kota Pangkalpinang sangat didominasi oleh adanya pengelolaan tambang timah. Wilayah terbangun berkembang terutama di pusat kota yang merupakan perkantoran dan perumahan dari PT. Timah, sepanjang jalan dari pusat kota menuju Sungai Selan dan di sekitar Pangkalbalam. Dalam perkembangan ini tampak jelas bahwa kegiatan penambangan timah merupakan basis dari perkembangan Kota Pangkalpinang.

4.6.3.2. Perkembangan Antara Tahun 1945-1965

Perkembangan wilayah terbangun pada masa ini tampak cukup pesat sehingga melebihi perkembangan yang terjadi selama sebelum tahun 1945. Pada masa ini perkembangan kota menyebar sesuai dengan jaringan jalan yang ada. Selain itu perkembangan juga terjadi di wilayah pusat kota yang menjadi semakin padat dengan bangunan. Perkembangan di pusat kota terlihat cukup besar dengan adanya perkembangan wilayah terbangun yang cukup luas di utara dari kantor PT. Timah dan perkembangan diantara lokasi PT. Timah dan Sungai Rangku dengan

perkembangan wilayah terbangun yang tak kalah luasnya. Perkembangan juga terjadi di sekitar kolong Teluk Bayur yang merupakan lokasi kegiatan penambangan timah.

Selanjutnya perkembangan lainnya mengikuti arah jaringan jalan yaitu yang menuju utara yaitu arah Sungailiat tampak ada perkembangan yang cukup signifikan tetapi masih relatif lebih kecil jika dibandingkan dengan yang menuju ke arah barat daya yaitu menuju Sungai Selan. Hal ini mungkin diakibatkan oleh lokasi dari perkembangan yang terjadi di jalan yang menuju Sungai Selan masih relatif lebih dekat dengan pusat kota. Perkembangan yang mengikuti arah barat yang menuju Desa Air Duren belum berkembang dengan pesat. Demikian pula perkembangan yang menuju arah tenggara yaitu jalan yang menuju Batu Belubang perkembangan wilayah terbangun tampak menyebar disepanjang jalan tersebut.

4.6.3.3 Perkembangan Antara Tahun 1965-1985

Perkembangan kota yang berlangsung selama 20 tahun pada masa ini menunjukkan perkembangan yang cukup pesat. Perkembangan yang terjadi selama periode 20 tahun ini hampir menyamai perkembangan wilayah terbangun pada masa sebelumnya. Perkembangan masa ini tampak terjadi pada arah utara dan selatan. Selain itu juga tampak perkembangan di pusat kota yang mengisi lahan-lahan kosong di pusat kota.

Perkembangan pada masa ini adalah yang menuju arah utara yaitu yang mengarah Sungailiat dan Pangkalbalam. Perkembangan yang terjadi di

Pangkalbalam tampak cukup memusat yang menunjukkan adanya pengembangan pelabuhan dan aktivitasnya. Perkembangan yang menuju selatan tampak pada arah menuju bandara. Perkembangan ini diakibatkan oleh adanya peningkatan jalan menuju bandara sehingga aksesibilitas dari lokasi di sekitar jalan menuju bandara menjadi semakin tinggi. Perkembangan menuju arah barat menunjukkan adanya pemusatan perkembangan. Hal ini terjadi karena adanya pembangunan perumahan. Sementara itu perkembangan yang menuju arah Batu Belubang menunjukkan perkembangan yang menyusur jalan dan bersifat rural sehingga perkembangan tersebut lebih mengarah pada perkembangan yang diakibatkan oleh kegiatan pertanian.

4.6.3.4 Perkembangan Antara Tahun 1985 hingga sekarang

Perkembangan selama 20 tahun terakhir menunjukkan bahwa perkembangan yang terjadi kurang begitu pesat dan lebih ke arah intensifikasi dari kepadatan bangunan yang ada selama masa sebelumnya. Perkembangan yang lambat ini juga diakibatkan oleh kejatuhan harga timah pada tahun 1982 yang berakibat pada penurunan kegiatan penambangan timah akibat semakin rendahnya nilai tambah yang dihasilkan dalam penambangan timah. Hal ini sangat berdampak pada perkembangan Kota Pangkalpinang yang merupakan pusat dari kegiatan wilayah Kepulauan Bangka Belitung yang pada masa itu memiliki sektor basis penambangan timah. Dampak penurunan hal ini dirasakan di Kota Pangkalpinang yang merupakan pusat kegiatan dari Kepulauan Bangka Belitung.

Perkembangan wilayah terbangun pada masa ini tersebar ke seluruh bagian dari Kota Pangkalpinang. Perkembangan yang terbesar terjadi di

Kecamatan Taman Sari yaitu arah barat yang merupakan jalan yang menuju Desa Air Duren. Perkembangan ini disebabkan oleh adanya pengembangan dari perumahan yang sebelumnya telah dibangun. Perkembangan lainnya tampak di Kecamatan Rangkui yaitu yang berdekatan dengan kolong Kacang Pedang. Selebihnya perkembangan yang terjadi hanyalah perkembangan yang kecil di Pangkalbalam dan dekat kantor Kecamatan Bukit Intan. Berdasarkan analisis di atas dapat disimpulkan bahwa kecenderungan arah perkembangan Kota Pangkalpinang kesegala penjuru kota, namun kecenderungan perkembangan kota yang sangat tinggi yaitu kearah utara atau ke arah kota Sungailiat dan ke arah selatan yaitu ke Kabupaten Bangka Tengah. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum regional yang ada akan memberikan prospek yang strategis bagi perkembangannya. Perkembangan ini disebabkan oleh adanya jalur jalan utama yang menghubungkan Kota Pangkalpinang dengan kabupaten-kabupaten lain yang ada di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung. Untuk lebih Lebih jelasnya lihat gambar peta berikut:

4.7 Analisis Penyebab Kurang Maksimalnya Pemanfaatan Fungsi Terminal

Berdasarkan hasil analisis di atas selanjutnya dilakukan analisis penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal, metode yang digunakan dalam analisis ini dengan menggunakan metode kualitatif melalui parameter sistem aktivitas, sistem jaringan, sistem pergerakan, tingkat pelayanan terminal serta kebijakan dan arah pengembangan kota. Sehingga didapat temuan studi berupa penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal. Dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa temuan penyebab kurang maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum regional di wilayah Kota Pangkalpinang antara lain sebagai berikut:

- Dilihat dari sistem aktivitas dan pola pergerakan yang ada di wilayah Kota Pangkalpinang, kecenderungan intensitas aktivitas dan pergerakan penduduk kota adalah berada di pusat kota. Ini terjadi karena memang sarana penunjang aktivitas tersebut kebanyakan berada di pusat kota. Hal ini bila dikaitkan dengan lokasi ketiga terminal yang ada di pinggir kota, menyebabkan terminal ini kurang menarik bagi para pengguna angkutan umum, karena dianggap kurang bisa memberikan pelayanan yang maksimal karena jarak yang jauh dari pusat kegiatan kota.
- Berdasarkan hasil survai asal tujuan pergerakan, menunjukkan bahwa ketiga terminal ini hanya menampung aktivitas pergerakan regional yaitu pergerakan masyarakat dari dan ke dalam Kota Pangkalpinang saja. Seharusnya keberadaan terminal sebagai simpul transportasi dapat menampung semua pergerakan baik regional maupun lokal hal ini membuat aktivitas terminal kurang maksimal karena hanya tergantung kepada pergerakan regional saja.

- Dilihat dari aspek pemanfaatan fungsi terminal beberapa hal yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan fungsi ketiga terminal antara lain:
 - Lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama kota, kurang lebih 600 meter seperti terminal Selindung membuat lokasi terminal sulit untuk dicapai oleh para pengguna angkutan secara langsung, hal ini membuat para pengguna angkutan umum enggan untuk masuk ke terminal.
 - Terbatasnya jumlah trayek antar kota atau rute angkutan umum yang masuk ke dalam terminal seperti yang terjadi pada terminal Selindung dan terminal Girimaya membuat aktivitas terminal kurang optimal, karena aktivitas terminal juga sangat tergantung jumlah trayek atau rute angkutan, semakin makin banyak jumlah trayek yang masuk ke dalam terminal semakin tinggi tingkat aktivitas terminal tersebut.
 - Belum adanya interkoneksi rute angkutan umum secara langsung antara ketiga terminal sehingga membuat pergerakan para pengguna angkutan kurang efektif dan efisien karena harus mengeluarkan biaya dan waktu perjalanan yang cukup besar
 - Tingkat pelayanan terminal yang masih kurang memadai karena kondisi fasilitas utama dan penunjang yang kurang terawat serta ketidaknyamanan penumpang dalam menunggu angkutan umum didalam terminal membuat para penumpang enggan untuk menunggu di dalam terminal.
 - Kurang terpadunya terminal dengan sistem transportasi kota secara keseluruhan seperti Pelabuhan Pangkalbalam dan Bandar Udara Depati Amir membuat fungsi terminal kurang maksimal.

- Penataan ruang dan penempatan fasilitas terminal yang kurang tepat seperti yang terjadi pada terminal Selindung dan terminal Girimaya membuat fungsi fasilitas tersebut kurang optimal sehingga rusak dan tidak terawat karena jarang dipergunakan.
- Lemahnya penegak hukum, karena kurang tegasnya tindakan petugas terminal memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.
- Berdasarkan pendapat pengguna, kondisi fisik terminal yang kurang memadai, lokasi serta kedipsilinan para pengguna dan penegakan hukum yang kurang tegas merupakan faktor-faktor penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang.
- Dilihat dari kebijakan pengembangan wilayah yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkalpinang 2002-2012, bahwa kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang diarahkan ke timur dan barat Kota Pangkalpinang yaitu Kecamatan Bukit Intan dan Gerunggang dengan menjadikan kawasan kompleks perkantoran pemerintahan propinsi di Bukit Intan menjadi pusat pertumbuhan baru. Hal ini bila dikaitkan dengan lokasi ketiga terminal kurang tepat karena lokasi terminal terletak di bagian utara dan selatan wilayah kota yang lahannya masih cukup luas untuk dijadikan pusat pengembangan kawasan pemerintahan. Namun bila dilihat kecenderungan arah pengembangan kota yang terjadi sejak tahun 1945 sampai dengan sekarang, keberadaan ketiga terminal ini sangat strategi dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang, karena kalau melihat kecenderungan arah perkembangan kota ke arah utara, selatan dan barat daya kota cukup tinggi dan merupakan arah ke lokasi ketiga terminal tersebut.

BAB V

ARAHAN PEMANFAATAN TERMINAL

5.1 Analisis SWOT

Pada penelitian ini alternatif strategi arahan pemanfaatan terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang dalam mendukung perkembangan wilayah kota dengan menggunakan analisis SWOT. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang *strengths* (kekuatan) dan *weaknesses* (kelemahan), serta kondisi eksternal atas *opportunities* (ancaman) dan *threats* (peluang/kesempatan), yang ada di lingkungan terminal.

5.2 Faktor Internal

Terkait dengan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang maka harus dilakukan analisis faktor internal terminal yaitu meliputi kekuatan dan kelemahan, yang dapat dimaksud sebagai faktor internal adalah faktor-faktor yang menjadi dasar atau tumpuan dalam pengembangan fungsi terminal yang berasal dari lingkungan dalam dan terkait langsung dengan keberadaan terminal itu sendiri, sehingga mempengaruhi bahkan menjadi penentu dalam pemanfaatan.

5.2.1 Kekuatan

Dalam pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang diperlukan elemen kekuatan yang berasal dari dalam terminal itu sendiri. Dari hasil identifikasi, ada beberapa faktor kekuatan yang ada dalam terminal tersebut:

- **Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota**

Selain dapat memecahkan permasalahan transportasi yang ada di pusat kota, penempatan terminal di wilayah pinggir kota sangat menguntungkan bagi perkembangan wilayah kota. Penempatan terminal angkutan umum regional di pinggir wilayah Kota Pangkalpinang merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan cukup besar bagi perkembangan kota, karena terminal sebagai tempat kegiatan pergerakan dan ekonomi akan mempengaruhi perkembangan fungsi lahan dan aktivitas di sekitarnya. Ketiga Terminal angkutan umum regional tersebut dapat menjadi pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir Kota Pangkalpinang yang akan menjadi motor penggerak perekonomian kota.

- **Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah ada**

Hal yang sangat penting dan mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal, salah satu indikator nyaman itu adalah kelengkapan fasilitas terminal itu sendiri. Fasilitas maupun bangunan terminal yang sudah dibuat oleh pemerintah kota merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan atau aset yang cukup besar nilainya. Bila aset ini dikelola dan dikembangkan dengan baik tentu akan memberikan dampak yang baik bagi aktivitas dan perkembangan fungsi terminal.

- **Adanya redistribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.**

Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (*benefit*) maupun keuntungan. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber

pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang mungkin peningkatan pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengembalian investasi. Selain itu pengembangan dan pembangunan terminal merupakan usaha meningkat pelayanan transportasi.

5.2.2 Kelemahan

Arahan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang ditentukan oleh faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan. Kelemahan tersebut menghambat optimasi pemakaian segenap kekuatan terminal untuk mengembangkan fungsinya. Beberapa faktor yang menjadi penghambat pengembangan fungsi terminal antara lain adalah sebagai berikut:

- **Kondisi fasilitas terminal yang kurang memadai membuat pelayanan terminal kurang maksimal**

Berdasarkan hasil kuisioner yang disebarkan kepada para pengguna dan pengemudi angkutan umum serta hasil observasi di lapangan. Disimpulkan bahwa kondisi fasilitas terminal baik utama maupun penunjang kurang memadai. Kondisi ini bila terus dibiarkan akan menjadi faktor kelemahan yang dapat menghambat upaya pengembangan fungsi terminal.

- **Terbatasnya jumlah rute dan belum adanya interkoneksi rute angkutan umum antar terminal**

Ditinjau dari sistem jaringan rute angkutan umum secara keseluruhan, fungsi terminal sangatlah signifikan karena pada terminallah terjadi interaksi antar

lintasan rute dan pada terminallah pula terjadi interaksi antara penumpang dan lintasan rute. Demikian pula sebaliknya performansi suatu aktivitas terminal akan sangat dipengaruhi oleh jumlah lintasan rute yang melalui terminal tersebut, semakin banyak jumlah angkutan umum yang masuk kedalam terminal semakin bertambah optimal kegiatan yang ada terminal yang berpengaruh pada fungsi terminal. Terbatasnya jumlah rute angkutan antar kota dan dalam kota seperti yang terjadi pada terminal Selindung dan Girimaya merupakan kelemahan yang menjadi faktor penghambat perkembangan aktivitas terminal. Selain itu salah satu konsekwensi dari lokasi terminal yang ditinjau dari sistem kota yaitu terletak dipinggir kota adalah kurang efektifnya perjalanan para pengguna angkutan karena harus beberapa kali berganti moda angkutan. Lain halnya tipe terminal *central terminating* yaitu letak terminal yang ada di pusat kota seperti yang pernah dilakukan di Kota Pangkalpinang di mana letak terminal induk di pusat kota membuat lokasi terminal relatif dekat dengan pusat aktivitas sehingga lebih potensial sebagai pembangkit dan penarik perjalanan serta mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan keseluruhan bagian kota dapat dilakukan langsung dari terminal tersebut.

- **Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota**

Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalan yang ditimbulkan (Black, 1980:24). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya

berupa kawasan *mixed use*, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus (Departemen Perhubungan, 1998:60). Letak ketiga terminal angkutan kota yang jauh dari pusat kegiatan kota membuat fungsi terminal kurang maksimal dan merupakan salah satu faktor penghambat perkembangan aktivitas terminal.

- **Jarak terminal yang jauh dari jalan utama kota**

Letak terminal yang terlalu jauh dari jalan utama seperti terminal Selindung dan Girimaya yang jaraknya kurang lebih 600 meter dari jalan utama, membuat para penumpang dan pengemudi enggan untuk masuk terminal sehingga aktivitas terminal menjadi sepi. Kondisi ini merupakan salah faktor internal dari terminal yang merupakan penghambat perkembangan aktivitas terminal.

- **Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal**

Aktivitas terminal sangat bergantung pada jumlah angkutan dan para penumpang yang masuk kedalam terminal. Penurunan jumlah penumpang yang masuk ke ketiga terminal angkutan umum regional membuat aktivitas terminal kurang maksimal. Berdasarkan data dari dinas perhubungan Kota Pangkalpinang, jumlah lalu lintas angkutan umum penumpang yang melalui ketiga terminal tersebut selalu mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2001 total jumlah angkutan umum penumpang yang masuk ketiga terminal sebesar 1.284.208 sedangkan total jumlah angkutan umum yang masuk pada tahun 2003 sebesar 506.096 atau mengalami penurunan hampir 60 %. Kondisi ini merupakan salah satu kelemahan yang merupakan faktor penghambat perkembangan fungsi terminal.

5.3 Faktor Eksternal

Dalam menganalisis faktor eksternal berkaitan dengan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang dilakukan identifikasi elemen peluang (*opportunity*) yang sifatnya mendukung kelangsungan pengembangan, serta identifikasi faktor-faktor ancaman (*treatment*) yang dapat menghambat pengembangan fungsi terminal. Dari identifikasi yang dilakukan maka dapat diperoleh faktor-faktor eksternal pengembangan fungsi terminal angkutan umum regional tersebut.

5.3.1 Peluang

Elemen peluang ini merupakan faktor-faktor dari luar yang dapat dimanfaatkan sebagai potensi dalam pengembangan fungsi terminal. Secara lebih rinci peluang yang dimiliki oleh ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang adalah sebagai berikut:

- **Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai**

Keterkaitan terminal dengan sistem jaringan yang dalam kota adalah hal yang sangat penting. Karena terminal merupakan simpul transportasi dalam kota yang mengakomodasi pergerakan yang ada. bila dikaitkan dengan sistem jaringan yang ada ketiga terminal tersebut dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala regional dan merupakan arus pergerakan dari luar Kota Pangkalpinang maupun dari dalam kota. Sesuai dengan persyaratan yang dikeluarkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 yang mensyaratkan bahwa untuk terminal tipe B harus terletak pada jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya IIIB dan terletak di kota atau kabupaten serta dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi.

Ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang sudah memenuhi persyaratan tersebut. Kondisi jalan yang cukup baik merupakan peluang yang tepat untuk mengembangkan aktivitas terminal ke arah yang lebih baik.

▪ **Peningkatan status Kota Pangkalpinang menjadi ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung**

Sesuai dengan kedudukannya sebagai ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, kegiatan sosial ekonomi Kota Pangkalpinang tidak terlepas dari aspek internal (Kota Pangkalpinang) dan eksternal (Kepulauan Bangka Belitung). Peran Kota Pangkalpinang adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan sosial dan ekonomi, perdagangan, transportasi, pendidikan, kesehatan dan jasa. Dalam lingkup regional Kota Pangkalpinang berfungsi sebagai Pusat pemerintahan, administrasi dan birokrasi bagi Kepulauan Bangka dan Belitung. Selain itu Kota Pangkalpinang juga berfungsi sebagai pusat pelayanan tidak hanya dalam lingkup regional tetapi juga bagi wilayah hinterlandnya yaitu:

- Pusat pelayanan industri
- Pusat pelayanan perdagangan dan jasa
- Pusat pelayanan transportasi
- Pusat pelayanan pendidikan
- Pusat pelayanan kesehatan.

Kondisi ini merupakan peluang yang cukup besar bagi perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang maupun berkembang aktivitas terminal bila dapat diantisipasi dengan baik.

- **Posisi Kota Pangkalpinang yang strategis karena merupakan pintu gerbang pergerakan yang menuju maupun yang akan keluar Propinsi Kepulauan Bangka Belitung**

Selain sebagai ibukota Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, Kota Pangkalpinang terletak posisi yng strategis sebagai pintu gerbang pergerakan yang masuk ke Bangka Belitung. Letak wilayah Kota Pangkalpinang yang cukup strategis ini menyebabkan Kota Pangkalpinang merupakan salah satu simpul kegiatan perekonomian di Kepulauan Bangka Belitung. Karena posisi tersebut, pola pergerakan yang ada di Kota Pangkalpinang tidak hanya dipengaruhi oleh arus lokal tetapi juga sangat dipengaruhi oleh arus regional. Kondisi ini merupakan peluang yang baik bagi perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang maupun perkembangan pemanfaatan terminal karena jumlah pergerakan yang masuk ke Kota Pangkalpinang cukup besar.

- **Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Pangkalpinang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal**

Bila dilihat kecenderungan perkembangan kota yang terjadi sejak tahun 1945 sampai dengan sekarang, keberadaan ketiga terminal ini sangat strategi dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang, keberadaan ketiga terminal ini merupakan peluang yang baik perkembangan aktivitas terminal, karena posisi terminal mempunyai prospek yang cukup stretegis sebagai *akselerator* pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang, karena kecenderungan perkembangan kota ke arah tiga terminal ini cukup tinggi dari tahun ke tahun sejak 1945.

5.3.2 Ancaman

Beberapa faktor yang menjadi ancaman dalam pengembangan fungsi terminal angkutan umum di Kota Pangkalpinang antara lain:

- **Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota**

Berdasarkan hasil analisis dari sistem aktivitas kota dan sistem pergerakan, dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas dan pergerakan penduduknya adalah cenderung berada di pusat kota, hal ini berkaitan dengan keberadaan sarana dan prasarana yang ada di pusat kota cukup lengkap untuk melayani kebutuhan masyarakat, selain itu tingkat aksesibilitas di pusat kota yang cukup mudah karena dilayani oleh sistem transportasi angkutan umum dan kondisi jaringan jalan yang sudah memadai. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum regional merupakan ancaman bagi perkembangan aktivitas terminal, karena terminal yang terletak di pinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunanya. Dikarenakan jarak yang cukup jauh dari pusat kegiatan membuat pelayanan terminal kurang optimal.

- **Kebijakan pengembangan wilayah yang tidak sinergi dengan lokasi terminal**

Berdasarkan hasil analisis kebijakan pengembangan wilayah terlihat bahwa kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang, kurang sinergi dengan keberadaan lokasi ketiga terminal. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pangkalpinang 2002-2012, kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang diarahkan ke timur dan barat Kota Pangkalpinang yaitu Kecamatan Bukit Intan dan Gerunggang dengan menjadikan kawasan

kompleks perkantoran pemerintahan propinsi di Bukit Intan menjadi pusat pertumbuhan baru. Hal ini bila dikaitkan dengan lokasi ketiga terminal yang sudah dibangun sejak tahun 1998 kurang tepat, karena lokasi terminal terletak di bagian utara dan selatan wilayah kota yang lahannya masih cukup luas untuk dijadikan pusat pengembangan pertumbuhan kegiatan baru. Kondisi ini merupakan ancaman yang harus diantisipasi karena akan sangat berpengaruh kepada perkembangan aktivitas terminal dimasa yang akan datang. Seharusnya kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang yang tertuang dalam RTRW dapat mengakomodir keberadaan ketiga terminal tersebut.

- **Lemahnya penegak hukum**

Lemahnya penegak hukum, karena kurang tegasnya tindakan petugas terminal memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk terminal. Kondisi ini merupakan ancaman yang harus diantisipasi dalam upaya pengembangan fungsi terminal.

5.4 Matrik SWOT

Dari hasil analisis terhadap faktor internal dan eksternal yang telah dilakukan, selanjutnya dibuat matrik SWOT. Matrik SWOT digunakan untuk menentukan alternatif strategi dalam memberikan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang. Strategi pemanfaatan fungsi dilakukan dengan memanfaatkan semua potensi atau kekuatan serta meminimalkan kelemahan yang kesemuanya langsung terkait dengan terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang, selain juga arahan pemanfaatan terminal juga harus dapat memanfaatkan semua peluang yang ada serta mengantisipasi segala ancaman yang datang dari luar terminal. Berikut tabel yang menunjukkan matrik SWOT:

TABEL V.1
MATRIK ANALISIS SWOT DAN ARAHAN PEMANFAATAN TERMINAL

	FAKTOR INTERNAL	
	KEKUATAN (<i>STRENGTH</i>)	KELEMAHAN (<i>WEAKNES</i>)
	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi terminal yang terletak dipinggir kota memungkinkan untuk pengembangan terminal. Adanya retribusi terminal sebagai pendapatan asli daerah Bangunan terminal yang sudah ada 	<ul style="list-style-type: none"> Letak terminal yang jauh dari pusat kegiatan kota Terbatasnya jumlah rute angkutan umum yang masuk kedalam terminal. Jarak terminal terlalu jauh dari jalan utama kota Kondisi fasilitas terminal yang kurang memadai Penurunan jumlah penumpang yang masuk ke terminal Pergerakan yang terjadi diterminal hanya pergerakan regional saja.
FAKTOR EKSTERNAL	ARAHAN PEMANFAATAN	
PELUANG (<i>OPPORTUNITIES</i>)	Strategi S – O	Strategi O – W
<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan status Kota Pangkalpinang menjadi ibukota propinsi Posisi Kota pangkalpinang yang cukup strategis Kondisi sistem jaringan jalan utama kota yang sudah memadai. Kecenderungan arah pengembangan kota yang 	1. Mengembangkan fungsi ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang sebagai <i>akselerator</i> bagi pengembangan pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir kota dan menjadi modal dasar dalam upaya pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang.	1. Optimalisasi fungsi dan peran terminal sebagai tempat transfer dan akumulasi kendaraan dengan cara meningkatkan pelayanan yaitu penambahan serta pengaturan yang mempengaruhi pemilihan rute dan jarak yang menuju terminal agar tingkat pencapaian lebih mudah sehingga dapat membangkitkan arus pergerakan.
ANCAMAN (<i>THREAT</i>)	Strategi S - T	Strategi W - T
<ul style="list-style-type: none"> Kondisi sistem aktivitas yang cenderung dipusat kota. Kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang yang mengarah ke Kecamatan Bukit Intan. Lemahnya penegakan hukum. 	<ol style="list-style-type: none"> Perlu dibuat pusat-pusat kegiatan baru yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi dipusat kota. Mendorong terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama di sekitar kawasan terminal seperti pusat perdagangan, perkantoran swasta, fasilitas pendidikan dan kesehatan dan lain sebagainya Mengakomodir keberadaan ketiga terminal angkutan umum regional tersebut dalam rencana tata ruang wilayah Kota Pangkalpinang sebagai salah satu generator penggerak perkembangan wilayah dengan menyusun rencana penggunaan lahan yang tepat disekitar lokasi terminal. 	<ol style="list-style-type: none"> Peningkatan penegakan hukum dengan memberikan sanksi yang tegas bagi pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal. Peningkatan sistem manajemen lalu lintas, sehingga terminal sehingga benar-benar dapat berfungsi sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan, dan dimanfaatkan sepenuhnya sebagai fasilitas transfer. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan disepanjang jaringan jalan utama. Perbaikan kondisi fisik terminal. Selain peningkatan fisik, perlu diperhatikan tata letak ruang-ruang dalam terminal. Ruang dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna. Selain itu, penataan ruang dalam terminal juga harus memperhatikan kelancaran pergerakan kendaraan dan manusia.

Sumber : Analisis, 2005

5.5 Arahana Pemanfaatan Terminal

Berdasarkan matrik SWOT yang telah dibuat, maka strategi arahan pemanfaatan terminal adalah sebagai berikut:

- **Perlunya dibuat pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir Kota Pangkalpinang yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota**

Berdasarkan hasil analisis sistem aktivitas kota dan sistem pergerakan yang ada, dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas dan pola pergerakannya kecenderungan aktivitas serta pergerakan berada di pusat kota, hal ini berkaitan dengan keberadaan sarana dan prasarana yang ada di pusat kota cukup lengkap untuk melayani kebutuhan masyarakat, selain itu, tingkat aksesibilitas di pusat kota yang cukup mudah, karena dilayani oleh sistem transportasi angkutan umum dan kondisi jaringan jalan yang sudah memadai. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum regional yang terletak di pinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunaannya, dikarenakan jarak yang cukup jauh dari pusat kegiatan membuat pelayanan terminal kurang optimal. Untuk itu salah satu strategi yang dapat digunakan dalam arahan pemanfaatan terminal adalah dibuatnya pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir Kota Pangkalpinang yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan, pusat-pusat kegiatan baru yang ada di pinggir kota diharapkan dapat menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota.

- **Mendorong terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama di sekitar kawasan terminal.**

Selain kondisi manajemen operasional dan kondisi fisik yang kurang memadai, penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal ini tidak terlepas dari kebijakan pemerintah Kota Pangkalpinang dalam menyusun rencana tata ruang kota, lokasi terminal yang jauh dari pusat

kegiatan kota membuat terminal kurang strategis dan menarik sehingga kurang memberi pelayanan yang optimal bagi penggunanya. Oleh karena itu pemerintah Kota Pangkalpinang perlu membuat kebijaksanaan yang dapat mendorong percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama sekali di sekitar kawasan ke tiga terminal angkutan umum regional tersebut. Kebijakan mendorong percepatan pembangunan di sekitar kawasan terminal tersebut sebagai upaya mempercepat pertumbuhan kawasan terutama di wilayah pinggir kota sehingga penumpukan aktivitas di pusat kota menjadi terpecah dan keberadaan terminal sebagai pusat kegiatan baru dapat berjalan secara maksimal. Pembangunan sarana dan prasarana antara lain:

- Pasar
- Perkantoran swasta
- Fasilitas pendidikan
- Fasilitas kesehatan
- Kegiatan bisnis
- Permukiman dan lain sebagainya

▪ **Mengembangkan fungsi ketiga terminal angkutan umum regional di Kota Pangkalpinang sebagai akselerator bagi pengembangan pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir kota**

Untuk meningkat perkembangan wilayah suatu kota khususnya di pinggiran, perlu dilakukan perubahan pembentuk struktur ruang kota sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan fungsi kota terutama lahan dan menjadikan bentuk fisik kota berubah. Penempatan terminal angkutan umum regional di wilayah pinggir Kota Pangkalpinang sebagai usaha pemerataan pembangunan wilayah Kota. keberadaan terminal dapat dijadikan sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota yang nantinya diharapkan

akan mempengaruhi fungsi lahan disekitarnya. Namun perlu diperhatikan bahwa penempatan terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi dan fungsi terminal lebih maksimal. Sarana penunjang tersebut antara lain:

- Memperbanyak akses jaringan jalan menuju ke terminal, seperti halnya terminal Selindung menambah jalan masuk menuju terminal dan memperbaiki jalan akses ke Pelabuhan Pangkalbalam
- Memperlebar perkerasan jalan yang menuju ke terminal sehingga konflik kendaraan dapat diminimalkan
- Membangun ruko-ruko atau kios di dalam terminal sehingga aktivitas terminal lebih ramai

- **Optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan** Berdasarkan data dari dinas perhubungan Kota Pangkalpinang, jumlah lalu lintas angkutan umum penumpang yang melalui ketiga terminal tersebut selalu mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2001 total jumlah angkutan umum penumpang yang masuk ketiga terminal sebesar 1.284.208 sedangkan total jumlah angkutan umum yang masuk pada tahun 2003 sebesar 506.096 atau mengalami penurunan hampir 60 %. Kondisi ini juga dipicu dengan ketidaknyamanan maupun kurang terjaminnya rasa aman pada diri penumpang serta lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama sehingga agak sulit untuk dicapai membuat fungsi terminal kurang optimal. Strategi arahan pemanfaatan terminal dengan melakukan optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan yaitu:

- o Pembenahan sistem sirkulasi kendaraan didalam maupun diluar terminal. Misalnya untuk terminal Selindung diupayakan jalur jalan tembus masuk terminal melalui dua jalan,

sehingga konflik yang terjadi pada saat kendaraan masuk maupun keluar dapat dihindari. Selain itu perlu dibuat batas-batas jalur kedatangan maupun pemberangkatan didalam terminal sehingga sirkulasi kendaraan didalam terminal lebih lancar.

- Meninjau kembali jumlah kendaraan angkutan umum antar kota yang terbatas terutama untuk terminal Selindung dan Girimaya.
- Penambahan serta pengaturan rute angkutan umum dalam kota yang secara langsung dapat menghubungkan ketiga terminal sehingga jumlah rute angkutan umum dalam kota lebih banyak masuk ke terminal dan pergerakan pengguna angkutan umum lebih efektif dan efisien karena tidak terlalu banyak berganti moda angkutan.
- Peningkatan sistem lalu lintas seperti pengaturan lalu lintas kendaraan yang masuk ke terminal serta pengawasan yang ketat terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan bus sehingga terminal benar-benar dapat berfungsi sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan, dan dimanfaatkan sepenuhnya sebagai fasilitas transfer. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan di sepanjang jaringan jalan utama.

▪ **Perbaikan kondisi fisik terminal**

Pada dasarnya kinerja terminal tidak terlepas dari kondisi fisik terminal, sebab kondisi ini akan mempengaruhi tingkat penggunaan terminal oleh pengguna. Jika kondisi fisik baik, akan banyak orang yang bersedia menggunakan terminal sebagai fasilitas perpindahan moda angkutan. Oleh karena itu salah satu upaya yang harus dilakukan sehingga fungsi terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Pangkalpinang dapat maksimal adalah melakukan perbaikan terhadap kondisi fisik terminal. Hal ini perlu dilakukan karena jika tidak segera diambil langkah-langkah untuk mengatasi kondisi tersebut, kondisi terminal akan makin parah dan biaya perbaikan yang diperlukan akan semakin besar. Selain peningkatan fisik,

perlu diperhatikan tata letak ruang-ruang dalam terminal. Ruang dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna. Selain itu, penataan ruang dalam terminal juga harus memperhatikan kelancaran pergerakan kendaraan dan penumpang.

- **Peningkatan kedipsilinan para pengguna angkutan umum**

Salah satu penyebab kurang maksimalnya fungsi terminal adalah kurang disiplinnya para pengemudi angkutan untuk masuk ke dalam terminal untuk itu perlu dilakukan sistem pengelolaan terminal yang lebih efektif dengan peningkatan pelaksanaan peraturan yang ada (*law enforcement*) yang mengharuskan semua kendaraan angkutan penumpang untuk masuk ke terminal dalam menaik maupun menurunkan dan memberikan sanksi yang tegas kepada para pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Kesimpulan

Dari hasil kajian dan analisis-analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini ada beberapa hal yang dapat dijadikan kesimpulan. antara lain:

1. Dilihat dari sistem aktivitas kota dan sistem pergerakan yang ada, dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas dan pola pergerakannya kecenderungan aktivitas serta pergerakan berada di pusat kota, hal ini berkaitan dengan keberadaan sarana dan prasarana yang ada di pusat kota cukup lengkap untuk melayani kebutuhan masyarakat, selain itu, tingkat aksesibilitas di pusat kota yang cukup mudah, karena dilayani oleh sistem transportasi angkutan umum dan kondisi jaringan jalan yang sudah memadai membuat konsentrasi kegiatan cenderung di pusat kota. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum regional yang terletak dipinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunaanya, dikarenakan jarak yang cukup jauh dari pusat kegiatan membuat pelayanan terminal kurang maksimal.
2. Dilihat dari pemanfaatan fungsi terminal, menunjukan bahwa aspek operasional dan kondisi fisik terminal kurang memadai serta kurang didukungnya terminal oleh sistem transportasi secara keseluruhan membuat fungsi terminal kurang maksimal. Selain itu tingkat aksesibilitas terminal yang kurang baik seperti Lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama, kurangnya keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal, letak terminal yang

terlalu jauh dari pusat kegiatan kota dan terbatasnya jumlah trayek antar kota yang masuk ke terminal. Untuk hasil kusioner pada terminal Selindung, dari 100 responden, 59 % menjawab lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama dan 20 % menjawab kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal sehingga pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. Untuk terminal Kampung Keramat, dari 100 responden 74 % menjawab fasilitas terminal baik utama dan penunjang yang kurang memadai membuat fungsi terminal kurang maksimal. Sedangkan untuk terminal Girimaya, dari 100 responden, 53 % menjawab lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama dan 17 % menjawab kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal. Untuk kusioner yang dibagikan kepada 75 pengemudi pada masing-masing terminal dapat disimpulkan bahwa hal yang menyebabkan kurang maksimalnya fungsi terminal antara lain untuk terminal Selindung, 41 % karena lokasi terminal yang terlalu jauh dari jalan utama dan 29 % karena kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal. Untuk terminal Kampung Keramat, 47 % karena kurang disiplinnya penumpang untuk masuk ke dalam terminal dan 22 % karena kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas. Sedangkan untuk terminal Girimaya, 40 % karena kurang disiplinnya penumpang untuk masuk ke dalam terminal dan 36 % karena kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas.

3. Dilihat dari kebijakan pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang, keberadaan lokasi ketiga terminal ini kurang sinergi dengan kebijakan yang ada, pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang diarahkan ke timur dan barat Kota Pangkalpinang yaitu Kecamatan Bukit Intan dan Gerunggang dengan menjadikan kawasan kompleks perkantoran pemerintahan propinsi di Bukit Intan menjadi pusat pertumbuhan baru. Hal ini bila dikaitkan dengan lokasi ketiga terminal kurang tepat, karena lokasi terminal terletak di bagian utara dan selatan

wilayah kota yang lahannya masih cukup luas untuk dijadikan pusat pengembangan pertumbuhan kegiatan baru. Namun bila dilihat dari kecenderungan perkembangan kota yang terjadi sejak tahun 1945 sampai dengan sekarang, keberadaan ketiga terminal ini sangat strategis dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang, keberadaan ketiga terminal ini mempunyai prospek yang cukup stretegis sebagai *akselerator* pengembangan wilayah Kota Pangkalpinang, karena intensitas kecenderungan perkembangan kota ke arah tiga terminal ini cukup tinggi dari tahun ke tahun sejak 1945.

Dalam upaya mengembangkan wilayah suatu kota, terdapat banyak alternatif yang bisa dilakukan baik yang sifatnya sektoral maupun spasial melalui rencana serta program-program yang sesuai dengan potensi dan karateristik kota yang bersangkutan. Terkait dengan hal itu salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah Kota Pangkalpinang untuk mengembangkan kotanya adalah dengan menempatkan terminal angkutan umum regional sebagai akselerator pertumbuhan kota terutama di wilayah utara dan selatan kota. Namun untuk memaksimalkan fungsi terminal tersebut tidak hanya manajemen operasional dan memperbaiki kondisi fisiknya saja, akan tetapi tidak terlepas dari kebijakan pemerintah Kota Pangkalpinang dalam menyusun rencana tata ruang kota, lokasi terminal yang jauh dari pusat kegiatan kota membuat terminal kurang strategis dan menarik sehingga kurang memberi pelayanan yang optimal bagi penggunaanya. Pemerintah Kota Pangkalpinang perlu membuat kebijakan yang dapat mendorong percepatan pembangunan berbagai jenis sarana pelayanan masyarakat terutama sekali di sekitar kawasan ketiga terminal angkutan umum regional. Kebijakan tersebut sebagai upaya mempercepat pertumbuhan kawasan terutama di wilayah pinggir kota sehingga penumpukan aktivitas dipusat kota menjadi terpecah dan keberadaan terminal sebagai pusat kegiatan baru dapat berjalan secara maksimal.

6.2 Rekomendasi

Terkait dengan judul penelitian yaitu pemanfaatan terminal angkutan umum regional dalam mendukung perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang, terdapat beberapa hal yang

harus dipertimbangkan agar terminal dapat berfungsi secara maksimal dan dapat menjadi generator penggerak aktivitas di wilayah pinggir kota sehingga dapat mendukung perkembangan wilayah Kota Pangkalpinang.

6.2.1 Rekomendasi Untuk Pemerintah Kota

- Perlu dibuat pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggir Kota Pangkalpinang yang akan menjadi pusat pertumbuhan kegiatan baru, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini terkonsentrasi di pusat kota. Pusat-pusat kegiatan antara lain, pasar, perkantoran swasta, fasilitas pendidikan dan kesehatan, permukiman dan lain sebagainya.
- Melakukan revisi terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkalpinang dengan mengakomodir keberadaan ketiga terminal angkutan regional sebagai salah satu generator penggerak pertumbuhan pusat kegiatan di wilayah utara dan selatan Kota Pangkalpinang dengan menyusun rencana penggunaan lahan yang tepat di sekitar kawasan terminal sehingga dapat berfungsi dan berkembang dengan maksimal.
- Perlu dilakukannya optimalisasi fungsi terminal dengan cara peningkatan pelayanan terminal yaitu dengan penambahan fasilitas utama seperti ruang tunggu, rambu-rambu dan papan informasi. Menata kembali areal keberangkatan dan kedatangan kendaraan dengan membuat jalur pemisahannya sehingga sirkulasi kendaraan dapat berjalan dengan lancar. Selain itu juga perlu diupayakan menambah fasilitas penunjang terminal yang kurang seperti kios, kantin, ruang informasi, ruang P3K dan lain sebagainya. Serta penambahan dan pengaturan rute angkutan umum agar tingkat pencapaian lebih mudah sehingga dapat membangkitkan arus pergerakan.
- Perbaiki kondisi fisik terminal, karena jika tidak segera diambil langkah-langkah untuk mengatasi kondisi tersebut, kondisi terminal akan makin parah dan biaya perbaikan yang diperlukan akan semakin besar. Selain peningkatan fisik, perlu diperhatikan tata letak ruang-ruang dalam terminal. Ruang dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga mampu

menimbulkan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna. Selain itu, penataan ruang dalam terminal juga harus memperhatikan kelancaran pergerakan kendaraan dan penumpang.

- Peningkatan sistem lalu lintas seperti pengaturan arus lalu lintas kendaraan dan keluar masuk terminal, pengawasan yang ketat terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraan sehingga terminal benar-benar dapat berfungsi sebagai tempat akumulasi penumpang dan kendaraan serta dimanfaatkan sepenuhnya sebagai fasilitas transfer. Dengan demikian diharapkan dapat mengurangi timbulnya terminal-terminal bayangan disepanjang jaringan jalan utama.
- Peningkatan kedisiplinan para pengguna angkutan umum dengan memberikan sanksi yang tegas kepada para pengguna angkutan umum yang tidak mau masuk terminal.

6.2.2 Rekomendasi Untuk Studi Lanjut

Karena keterbatasan dan kelemahan studi ini, maka perlu dilakukan studi-studi lanjutan untuk melengkapi dan menyempurnakan hasil studi lebih lanjut. Studi lebih lanjut yang dapat diajukan antara lain:

- Pengaruh keberadaan ketiga terminal angkutan terhadap perkembangan wilayah sekitarnya. Studi ini perlu dilakukan untuk mengetahui secara detail pengaruh keberadaan terminal terhadap lingkungan sekitarnya.
- Studi sistem manajemen terminal, yang bertujuan untuk mengetahui efektivitas manajemen terminal yang ada saat ini. Hal ini berkaitan dengan fakta yang terjadi di lapangan kurang baiknya manajemen terminal yang dilakukan pengelola.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku

- Bourne. L.S. 1971, *Internal Structure Of City*, New York; Oxford University, Press.
- Black, JA. 1981, *Urban Transport Planing : Theory and Practice*. London; Cromm Helm.
- Creighton, RL. 1978, *Transportation and Traffic Enginnering Handbook*, The Institute Of Traffic Enginnering.
- Daldjoeni N. 1998, *Geografi Kota dan Desa*, Bandung; Penerbit Alumni.
- Dodi Slamet Riyadi. 2002, *Pengembangan Wilayah : Teori dan Konsep Dasar*, Jakarta; Pusat Pengkajian Kebijakan Teknologi Pengembangan Wilayah BBPT.
- Eko Budiharjo. 1997, *Tata Ruang Perkotaan*, Bandung; Penerbit Alumni.
- Fidel Miro. 1997, *Sistem Transportasi Kota*, Bandung; Penerbit Tarsito.
- Forbes J. 1969, *A Map Analysis Of Potensial Development Land*; Regional Studies.
- Gray, George E., dan Hoel, Lester A. 1979, *Public Transportation : Planning, Operation, and Management*, New Jersey; Prentice- Hall Inc.
- Idwan Santoso. 1996, *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, Bandung; Pusat Studi & Komunikasi Institut Teknologi Bandung.
- Jhon D. Edward, Jr, P.E. 1992, *Transportation Planning Handbook*, New Jersey; Prentice-Hall Inc.
- Marimin. 2004, *Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk*, Jakarta; Penerbit PT Grasindo.
- Manheim, Marvin, L. 1979, *Fundamental of Transportation System Analysis*, Cambridge. Massachusetts, London; The MIT Press.
- M. Iqbal Hasan. 1992, *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Jakarta; Penerbit Ghalia Indonesia.
- M. Nasir. 2003, *Metode Penelitian*, Jakarta; Penerbit Ghalia Indonesia.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Introduction to transportation Engineering & Planning*. Mc. Graw-Hill Kogakuha.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Pen 205 'eknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan. Jakarta; Penerbit Erlangg;
- Ofyar Z Tamin. 1997, *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*, Bandung; Penerbit ITB.

- Pushkarev, Boris. S. 1977, *Public Transportation and Landuse Policy*, Canada, Indiana; University Press.
- Raldi Hendro Koestoer dkk. 2001, *Dimensi Keruangan Kota Teori dan Kasus*, Jakarta; Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- Singarimbun Masri. 1989, *Metode Penelitian Survei*, LP3S Jakarta.
- Sudjana. 1992, *Metode Statistik*, Bandung; Penerbit Tarsito.
- Vuchie Vukan R. 1981, *Urban Public Transportation*, New Jersey; Sytem and Technology Prentice-Hall Inc.
- Warpani Suwajoko. 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung; Penerbit ITB.

Peraturan/Undang-Undang

- Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.
- Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana, Pedoman Teknik Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota.

Data/Laporan

- Pemerintah Kota Pangkalpinang, *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkalpinang Tahun 2002-2012*.
- BPS Kota Pangkalpinang, 2003, *Pangkalpinang Dalam Angka Tahun 2003*.
- BPS Propinsi Bangka Belitung, 2003, *Bangka Belitung Dalam Angka Tahun 2003*
- Tim PKL STTD 2004, *Laporan Studi Manajemen Sistem Transportasi Di Kota Pangkalpinang Tahun 2004*.